



Sveriges lantbruksuniversitet  
Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap  
Område Landskapsplanering

# Imorgon är en annan dag

*- Ortsanalys för krympande städer i Sverige*

Tomorrow is another day

*- Local analysis for shrinking cities in Sweden*

Gustav Karnell

Examensarbete i landskapsplanering, 30 hp  
Landskapsarkitektprogrammet  
Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU  
Alnarp 2013





# Imorgon är en annan dag

- Ortsanalys för krympande städer i Sverige

## Tomorrow is another day

- Local analysis for shrinking cities in Sweden

Gustav Karnell

<b>Handledare:</b>	Mattias Qviström, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning
<b>Examinator:</b>	Åsa Sang, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning
<b>Bitr. examinator:</b>	Anders Larsson, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning
<b>Omfattning:</b>	30 hp
<b>Nivå och fördjupning:</b>	A2E
<b>Kurstitel:</b>	Examensarbete i landskapsplanering/Master Project in Landscape Planning
<b>Kurskod:</b>	EX0735
<b>Program/utbildning:</b>	Landskapsarkitektprogrammet
<b>Ämne:</b>	Landskapsplanering
<b>Utgivningsort:</b>	Alnarp
<b>Utgivningsmånad och -år:</b>	Februari 2013
<b>Omslagsbild:</b>	Gustav Karnell
<b>Serienamn:</b>	Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU
<b>Elektronisk publicering:</b>	<a href="http://stud.epsilon.slu.se">http://stud.epsilon.slu.se</a>

**Nyckelord:** krympande städer, befolkningsminskning, Ortsanalys, stedsanalys, stadsplanering, hållbar utveckling, Karlsborg, Tobins Q, hotspot, bostadsmarknad

**Key Words:** shrinking cities, population decline, local analysis, stedsanalys, urban planning, sustainable development, Karlsborg, Tobins Q, hotspot, housing market



SLU, Sveriges lantbruksuniversitet  
Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap  
Område Landskapsplanering





## **Förord**

Denna uppsats skrevs under hösten 2012 och är mitt examensarbete på landskapsarkitektutbildningen vid Sveriges Lantbruksuniversitet, SLU Alnarp. Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Mattias Qviström för alla tips och vägledning då jag själv tappat tråden. För arbetet med fallstudien har kartingenjör Anita Spetz på Karlsborgs kommun varit en ovärderlig hjälp. Jag vill också tacka Fojab arkitekter i Malmö för upplåtelse av arbetsplats under skrivandet. Sist men inte minst vill jag tacka min fru Maria och min dotter Astrid för att de fyller min vardag med glädje.



*(Kom) så länge hjärtat slår  
(Kom) så länge spänningen finns kvar  
I morgon är en annan dag  
(Kom) så länge solen ler  
(Kom) så länge lusten ger och tar  
Så fort när allt försvinner,  
I morgon är en annan dag*

Niklas Strömstedt (1992)





# Sammanfattning

Sedan slutet av 1900-talet har flyttningsströmmarna i Sverige huvudsakligen riktats mot några få urbana regioner där den ekonomiska tillväxten varit störst. I kommuner som befinner sig utanför dessa dynamiska regioner blir antalet invånare allt färre och äldre. Detta medför negativa konsekvenser för kommunernas verksamhet då färre måste försörja allt fler, samtidigt som kompetens och underlag för den kommunala verksamheten försvinner med de som flyttar. För att kommunerna ska kunna fortsätta att bedriva sin verksamhet i framtiden, anses i denna uppsats att de istället för att försöka öka sin befolkning, först och främst bör inrikta sig på att hushålla med den befolkning de har kvar. Genom att samla befolkningen med hjälp av riktade flyttningar, är det möjligt för kommunerna att effektivisera sin verksamhet, samtidigt som arbetet med att uppnå en hållbar stadsplanering underlättas.

I denna uppsats formuleras en ortsanalys som har till syfte att konstruera en hållbar utvecklingsstrategi för krympande städer i Sverige. Ortsanalysen bygger på analysmetoder som presenteras i *Lär känna din ort!* (Boverket 2006) och *Veileder Stedsanalyse* (Miljøvernsdepartementet 1993). Utöver dessa metoder tillförs analyser för realistiska framtidsscenario och den lokala bostadsmarknaden, för att tillsammans bilda en ortsanalys som avses ligga till grund för utvecklingsstrategin.

Kommuner tenderar att bygga sina utvecklingsstrategier utefter en tro på en oavbruten tillväxt. Enligt denna uppsats kan en hållbar stadsplanering aldrig byggas på ett framtidsscenario som inte är realistiskt. Ortsanalyser bör därför inledas med en realistisk trendanalys som utgör ramarna för den fortsatta analysen.

Boendet har sedan 1980-talet varit det främsta motivet för flyttningar i Sverige. Skapande av attraktiva bostadsområden bedöms därför, enligt denna uppsats, vara den utvecklingsstrategi som har störst potential att kunna realiseras i krympande städer. Dessa bostadsområden kan vara ett motiv för invånarna att stanna kvar, samtidigt som en attraktiv livsmiljö kan locka nya invånare. Krympande städer kännetecknas dock av svaga och ensidiga bostadsmarknader, vilket försämrar möjligheten för investeringar i nya projekt. I en inledande analys av bostadsmarknaden bör därför förutsättningarna för den lokala marknaden utvärderas, och tätortens möjlighet att utvecklas till en så kallad "hotspot". Med hjälp av indikatorn Tobins Q är det därefter möjligt att identifiera "mikrolägen" i staden som är intressanta för nyproduktion. Tobins Q kan enligt denna uppsats även användas för att lyfta fram utvecklingsområden, där kommunen kan medverka för att det befintliga bostadsbeståndet ska förvandlas till attraktiva bostadsområden.

I många tätorter kommer det att bli nödvändigt att avveckla bostadsområden i takt med att befolkningen minskar. Eftersom staden har uppstått i landskapet, anses i denna uppsats att de landskapskaraktärer som omger staden bör ersätta den bebyggelse som försvinner. Grönstrukturer kan även spela en viktig roll i arbetet att göra utvecklingsområden till attraktiva bostadsområden.

I en avslutande fallstudie appliceras ortsanalysen på tätorten Karlsborg i Västra Götalands Län. I fallstudien bemöts kommunens planer *Vision 2020* och *Översiktsplan 2020 Karlsborgs kommun*, och efter genomförd ortsanalys presenteras en alternativ utvecklingsstrategi baserad på de resultat som framkommit genom analysen.





# Abstract

Since the end of the twentieth century, migrating in Sweden has been concentrated to a few urban regions of substantial economic growth. In cities outside these urban regions however, the population has constantly decreased and aged. This has had a negative impact on the activities of such cities, since a decreasing population of younger people must bear the burden of supporting an increasing population of elderly people. Further, competence and the foundation of activities of the cities are disappearing together with the migrating population. In order for a shrinking city to continue its activities, this essay proposes the city to care for the remaining population, rather than constantly striving to increase the population. By concentrating the population through directed migration, it should be possible for the city to streamline its activities and facilitate sustainable urban planning.

This essay expresses a local analysis (Sw. *ortsanalys*) for the purpose of establishing a sustainable developmental strategy for shrinking cities in Sweden. The local analysis is based on methods of analysis presented in *Lär känna din ort!* (Boverket 2006) and *Veileder Stedsanalyse* (Miljövern departementet 1993). In addition to above mentioned methods, analyses for realistic future scenarios and the local real estate market are introduced. Together, these methods are suggested to form the basis of the local analysis and the identification of an adequate developmental strategy for the city in question.

Shrinking cities tend to build their developmental strategies based on the belief in continuous growth. According to this essay, sustainable development could never be based on an unrealistic scenario. A local analysis should thus be initiated by analyzing ongoing trends in the municipality, which analysis should constitute the framework for the subsequent analyses.

Since the 1980's, housing has been the primary cause for migration within Sweden. Consequently, this essay deems the creation of attractive housing areas to be the developmental strategy having greatest potential to be realized in shrinking cities. Such housing areas could both be a way of keeping the existing population and a way of attracting new residents. However, shrinking cities are characterized by weak and unbalanced real estate markets, which impair the possibilities to invest in new housing projects. The prerequisites for the local market should thus be evaluated in a preliminary analysis of the real estate market, including any possibilities for the city to develop into a so called "hotspot". By use of Tobins Q, the identification of "micro geographical positions", i.e. areas within the city subject to potential production of new houses, will be enabled. According to this essay, Tobins Q could also be useful in order to identify developmental areas, i.e. areas where the existing housing could be transformed into more attractive areas of living.

A concurrent deconstruction of housing areas with a decreasing population will be necessary in several shrinking cities. Since the city has emerged in the landscape, this essay proposes to replace any such destructed areas with the landscape characters surrounding the city. Such green structures could also play an important part in transforming developmental areas into attractive areas of living.

The essay is concluded by a case study of the municipality Karlsborg in Västra Götalands län, where the local analysis is applied. By the case study, Karlsborg's existing developmental strategy (presented in a document named *Vision 2020* and in its comprehensive city plan) is questioned and an alternative developmental strategy is introduced based on results generated from the case study.

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b>	<b>9</b>
<b>Abstract</b>	<b>11</b>
<b>Innehållsförteckning</b>	<b>12</b>
<b>1. Inledning</b>	<b>14</b>
1.1 Bakgrund	14
1.2 Problemformulering	14
1.3 Mål	15
1.4 Avgränsningar och utmaningar	15
1.5 Disposition	16
1.6 Metod	17
1.7 Material	18
1.8 Källkritik	18
1.9 Begrepp	19
<b>2. Krympande städer</b>	<b>22</b>
2.1 Krympande städer i världen	22
2.2 Krympande städer i Sverige	24
2.3 Boendets betydelse som flyttmotiv	25
2.4 Minskad nativitet	26
2.5 Svaga bostadsmarknader	26
2.6 Kommunernas verksamheter och finansiering	28
2.7 Strategier för att vända trenden	29
2.8 Hur fungerar strategierna ur ett hållbart perspektiv?	30
2.9 Är kommunernas visioner realistiska?	31
2.10 Avslutande reflektion - utvecklingsstrategi för krympande städer i Sverige	32
<b>3. Ortsanalys</b>	<b>36</b>
3.1 Analys av platsen	36
3.2 Platsen som livsmiljö	37
3.3 Ortens roll och förhållande till sin omgivning	37
3.4 Avslutande reflektion - Analysmodeller att tillämpa i krympande städer	38

<b>4. Ortsanalys för krympande städer</b>	<b>42</b>
4.1 Realistisk trendanalys	42
4.2 Analys av bostadsmarknaden	42
4.3 Konstruktion av Ortsanalys för krympande städer i Sverige	44
<b>5. Fallstudie Karlsborg</b>	<b>46</b>
5.1 Karlsborg idag	46
5.2 Problemformulering	46
5.3 Historisk utveckling	52
5.4 Natur- och kulturlandskap	56
5.5 Kulturmiljöer och kulturhistoriska byggnader	58
5.6 Mötesplatser och funktioner	60
5.7 Infrastruktur och kommunikationer	62
5.8 Analys av Karlsborgs bostadsmarknad	64
5.9 Karlsborgs roll inom Skövde LA-område	72
5.10 Slutsats fallstudie	74
<b>6. Slutsats</b>	<b>82</b>
6.1 Ortsanalys	82
6.2 Utvecklingsstrategi för krympande städer	82
<b>7. Slutord</b>	<b>86</b>
<b>8. Källförteckning</b>	<b>88</b>



# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Arbetet med denna uppsats inleddes i själva verket under våren 2010 då jag skrev en kandidatuppsats om krympande städer i Sverige. I *Hur fyller vi tomrummet? – planering och strategier för krympande städer* (Karnell 2010) undersökte jag vanligt förekommande orsaker till varför svenska orter krymper, samt vilka negativa konsekvenser det medför. I uppsatsen belyste jag olika strategier som kommuner använder sig av för att vända stagnationen. Jag lyfte även fram de förfaranden som är vanliga i tyska städer i liknande situation samt att många av dessa förfaranden kan vara användbara även i Sverige. I en avslutande reflektion jämförde jag de olika strategierna med varandra och slutsatsen var att en av dessa tyska metoder, "tillbakabyggnad" vore att föredra. Strategin går ut på att behandla den krympande orten likt en växande, och att genom en varsam process låta byggnader monteras ned i takt med att befolkningen minskar. "Krympande städer bör ses som ett byggnadsprogram istället för ett rivningsprojekt" (Karnell 2010, s. 30). Så inleds slutorden i min kandidatuppsats där jag rekommenderar tillbakabyggnad som den metod som bör användas. I min mening var en tillbakabyggnad en logisk utvecklingsstrategi eftersom den reducerar staden när kraven på den minskar, samtidigt som det är en planerad process ämnad för att visa respekt för de människor och det kulturarv som fortfarande finns kvar på orten.

Med denna uppmaning om tillbakabyggnad avslutades min kandidatuppsats, och nya frågor tog vid som senare blev föremål för starten på mitt examensarbete. Hur bygger man egentligen "tillbaka" en stad? Hur ser en sådan process ut och var börjar man? Vad ska ersätta det som försvinner utan att staden perforeras och förlorar sin identitet? Tidigt i mitt arbete insåg jag behovet av ortsanalyser som på ett systematiskt sätt registrerade det som finns för att sedan kunna resultera i en strategi för hur staden kan förändras. Genom ortsanalysen ökar man förståelse för orten, landskapet den ligger i och hur den upplevs. Denna kunskap anser jag är nödvändig för att kunna föreslå visioner som är ämnade för att utveckla orten på ett hållbart sätt – oavsett om den växer eller krymper.

## 1.2 Problemformulering

Stedsanalys är en typ av ortsanalys som utvecklades i Norge i början av 1990-talet. Dessa presenterades i *Veileder Stedsanalyse – innhold og gjennomføring* (här efter *Veileder Stedsanalyse* författ. anm.) som kom ut 1993. Enligt denna rapport bör en stedsanalys innehålla följande fyra teman: landskap- och natur, historisk utveckling, bebyggelsens organisering och byggnader och andra element. Men det är sedan upp till författaren själv att välja den eller de analysmodeller som är lämpliga för att undersöka det ämne man avser behandla (Miljøvern-departementet 1993). Boverkets rapport *Lär känna din ort! – metoder att analysera orter och stadsdelar* (2006) (här efter *Lär känna din ort!* författ. anm.) är ett försök att utveckla metodiken för ortsanalyser. Då stedsanalyserna huvudsakligen fokuserar på att analysera platsen, föreslår Boverkets rapport ett vidare perspektiv genom att även analysera platsen som livsmiljö, och ortens roll i förhållande till sin omgivning.

Boverkets rapport och de norska stedsanalyserna har varit utgångspunkten för detta arbete, men de är båda ämnade för att utgöra en bred grund för arbetet med ortsanalyser. För att kunna formulera en ortsanalys för krympande städer anser jag att ett antal parametrar bör tillföras för att analysen ska generera en utvecklingsstrategi som är hållbar just för dem. Eftersom jag anser att befolkningsminskning är starkt förknippad med ekonomi, är denna uppsats huvudsakligen fokuserad på att finna en utvecklingsstrategi som är ekonomiskt hållbar och realistisk att genomföra med hänsyn till de befolkningsförändringar som sker. Strategin anser jag också bör vara förenlig med ortens historia, identitet och det landskap den ligger i. Frågor som legat till grund och avses besvaras i denna uppsats är därmed följande:

*(1) Vilken utvecklingsstrategi är realistisk att genomföra i en krympande stad med hänsyn till stadens ekonomiska förutsättningar och framtida befolkningsförändringar? (2) Vilka parametrar behöver ingå i en ortsanalys för att kunna anta en sådan strategi? (3) Hur kan befintliga resurser utnyttjas på bästa sätt för att förverkliga en sådan utvecklingsstrategi?*

### 1.3 Mål

Målet med mitt arbete är att kunna föreslå en utvecklingsstrategi för krympande städer som antas vara realistisk att genomföra baserat på ekonomi och befolkningsförändringar. Jag hoppas också att denna strukturomvandling ska fungera som ett nytt kapitel i stadens utveckling istället för ett steg tillbaka. Detta tror jag är möjligt om man i planarbetet arbetar med stadens historiska utveckling som grund, och sedan låter den omformas enligt de principer den växt fram efter. Ortsanalyser är viktiga i arbetet att identifiera stadens struktur och på så sätt finna vilka platser och byggnader som man först bör behandla, samt i vilken ordning som arbetet bör ske. Analyserna är också ett verktyg i arbetet med att bevara byggnader och miljöer som är en viktig del av stadens identitet, och de natur- och grönstrukturer som finns i tätorten och det landskap som omger den.

Enligt *Lär känna din ort!* är arbetet med att framställa ortsanalyser en kostsam process som kräver många insatser från många olika parter. Stedsanalyserna i Norge är finansierade med bidrag från staten och kostar några hundra tusen att genomföra beroende på ortens storlek och rapportens omfattning (Boverket 2006). Detta arbete har därför som ambition att ligga på en kostnadseffektiv nivå, att finna en analysmodell som är lätthanterlig och där kommunen kan göra det mesta av arbetet. Fallstudien som avslutar arbetet har också som mål att resultera i en vision som ska vara realistisk att genomföra inom kommunens budget. Viljan att finna en hållbar utveckling även för krympande städer är en röd tråd i detta arbete, och eftersom jag anser att en hållbar ekonomi är en grundläggande del av en hållbar framtid, läggs fokus på att utnyttja den potential och de resurser som redan finns på orten.

### 1.4 Avgränsningar och utmaningar

Enligt antologin *Shrinking Cities Vol. 1 - International research* förekommer krympande städer över hela världen. Eftersom problemet inte är unikt för Sverige, går det troligtvis att spåra liknande situationer även i

andra delar av världen. Denna uppsats har dock som utgångspunkt att belysa krympande städer i Sverige, och därför bygger det huvudsakliga arbetet på svenska studier. Eftersom arbetet syftar till att konstruera en utvecklingsstrategi för tätorter med befolkningsminskning, vänder sig texten först och främst till de kommuner där det finns resurser och viljan att genomföra en sådan plan.

Boverket har i sin skrift *Lär känna din ort!* formulerat en "spelplan" i nitton punkter som i slutändan ska resultera i en ortsanalys. Dessa punkter är grupperade i fyra skeden: förstudie, fördjupningar, integrering och förslag (Boverket 2006). Jag anser att Boverkets förslag till arbetsprocess är en sund modell där många får möjlighet att påverka, och där informationen som ska analyseras kan bearbetas av grupperingar med olika viljor. Inom ramen för detta examensarbete, som tidsmässigt är begränsat till 20 veckor, är det dock omöjligt att starta en process likt den Boverket föreslår. Jag har därför valt att koncentrera mig på arbetets fördjupande del; analys av platsen, analys av orten som livsmiljö och analys av ortens roll och förhållande till omgivningen (punkt 8-10 i Boverkets arbetsplan), med ambitionen om att det ska resultera i en analysmodell som kan användas inom denna del av ortsanalysen. Eftersom arbetet är begränsat till en fördjupande del och inte ger alla intressegrupper möjlighet att ge sina synpunkter, är det i min mening heller inte en komplett ortsanalys. Min förhoppning är dock att ortsanalysen ska kunna utvecklas till en lokal process inom respektive kommun.

Liksom namnet ortsanalys avslöjar är analysen framför allt ämnad att öka förståelsen för en ort. Kopplingen mellan kommunen och orter inom den har dock varit omöjlig att bortse från i vissa fall, eftersom kommunen är den organisationen som styr och planerar i området. En stor del av den information som finns om exempelvis bostadsmarknad och kommunikationer behandlar också kommunen som en enhet. Trots den nära kopplingen till kommunen syftar denna uppsats till att formulera en analysmodell som framför allt är lämplig att tillämpa på tätorter.

## 1.5 Disposition

Denna uppsats består av ett flertal kapitel men är huvudsakligen uppdelad i fyra delar. Den första delen som utgörs av kapitel 2 är, ämnad att ge en bred kunskapsbas om krympande städer i framför allt Sverige. I detta kapitel undersöker jag vilka negativa konsekvenser befolkningsminskning medför, vilka utvecklingsstrategier som förekommer för att möta dem, och om dessa är förenliga med en hållbar vision om staden.

Den efterföljande delen som består av kapitel 3-4 belyser ämnet ortsanalyser. I kapitel 3 presenteras de norska stedsanalyserna och Boverkets text *Lär känna din ort!*, och med utgångspunkt från dessa presentationer antas sedan ett antal analyser som jag anser bör ingå i en ortsanalys för krympande städer. Baserat på de studier om krympande städer som gjorts i kapitel 2 tillför jag i kapitel 4 ett antal parametrar som inte finns med i *Lär känna din ort!* eller i *Veileder Stedsanalyse – innhold og gjennomføring*, men som jag anser bör ingå i ortsanalysen. Tillsammans med utvalda analyser från kapitel 3 sammanställs sedan ett antal parametrar som tillsammans utgör den ortsanalys som jag bedömer bör användas för krympande städer.

Den tredje delen, som utgörs av kapitel 5, är en fallstudie av Karlsborg i Västra Götalands län. Denna fallstudie syftar till att tillämpa ortsanalysen för krympande städer som sammanställs i kapitel 4, och jämföra den med kommunens egen utvecklingsstrategi. Fallstudien avslutas med den utvecklingsplan som jag bedömer är realistisk att genomföra med utgångspunkt från de resultat som presenterats i studien.

I den avslutande delen som består av kapitel 6, ingår en utvärdering av den genomförda ortsanalysen. Denna del har till syfte att bedöma vad som fungerade och vad som kunde gjorts bättre. Utvärderingen belyser också den utvecklingsstrategi som jag bedömer är lämplig att anta i krympande städer. Utvärdering följs sedan av ett slutord.

I varje kapitel ingår reflektioner över berörda ämnen. Dessa reflektioner ligger sedan till grund för ett antal ställningstaganden som blir vägledande för efterföljande kapitel.

## 1.6 Metod

Metoden för att kunna föreslå en strategi för krympande städer har delats upp i tre steg:

I det första steget använder jag mig av litteraturstudier för att kunna identifiera ett antal problem som kännetecknar krympande städer i Sverige. Utifrån denna problemformulering antas i en avslutande reflektion en utvecklingsstrategi som jag anser är lämplig att tillämpa i dessa städer.

För att kunna anta en sådan strategi anser jag att en ortsanalys behövs göras för att framställa de fakta som ligger till grund för strategin. Ortsanalysen används för att öka förståelsen för ortens situation och potential, och är på så sätt det verktyg som framställer utvecklingsstrategin. I det andra steget studerar jag därför analysmodeller från *Lär känna din ort!* (Boverket 2006) och *Veileder Stedsanalyse* (Miljøvern departementet 1993). Analysmodeller från dessa texter ligger till grund för ortsanalysen. För att kunna konstruera den utvecklingsstrategi som antagits i steg 1, tillför jag i kapitel 4 ett antal parametrar som berör problem som kännetecknar orter med befolkningsminskning. Tillsammans bildar dessa analysmodeller en ortsanalys för krympande städer i Sverige.

I det tredje steget tillämpas ortsanalysen på Karlsborg i Västra Götalands Län, för att på så sätt kunna framställa en utvecklingsstrategi för tätorten. Även i detta steg har litteraturstudier varit användbara bland annat för att kunna jämföra kommunens visioner med pågående trender, och för att kunna skildra stadens historiska utveckling. I fallstudien ingick dessutom ett besök i Karlsborg vilket skedde den 15 och 16 oktober 2012. Den första dagen gjorde jag fältstudier efter en förutbestämd rutt genom staden som var avsedd att täcka in så stora arealer som möjligt. I fältstudien fotograferade jag och gjorde anteckningar om de platser jag besökte. Den andra dagen bestod av ett två timmar långt samtal med Anita Spetz som arbetar som kartingenjör på bygg- och miljöförvaltningen på Karlsborgs kommun.



## 1.7 Material

Uppsatsen fokuserar huvudsakligen på svenska förhållanden och den forskning som bedrivs här, men det har i vissa avsnitt varit lämpligt att vidga perspektivet och belysa hur situationen är på andra platser i världen. Antologin *Shrinking Cities Vol. 1- International research* gör nedslag i ett antal krympande städer runt om i världen och belyser hur en stad kan krympa av flera olika anledningar och på olika sätt. Denna antologi har därför varit användbar för att få en internationell inblick i tankegångar om krympande städer, och för att undersöka likheter med det som händer i Sverige.

För att undersöka situationen för krympande orter i Sverige var material från kommuner, länsstyrelser och andra intresseorganisationer som exempelvis Sveriges kommuner och landsting (SKL) intressanta. Myndigheter som är involverade i ämnet är bland annat Statens Bostadskreditnämnd (BKN) (sedan den 1 oktober 2012 en del av Boverket) och Glesbygdsverket gav ut flera rapporter och analyser som belyste situationen i glesbygden. Myndigheten ersattes år 2009 av Tillväxtverket och många av Glesbygdsverkets rapporter tillhandahålls numera av Tillväxtanalys. För att kunna göra realistiska prognoser var den statistik som Statistiska Centralbyrån (SCB) tillhandahåller intressant, liksom den information som samlas in av landstingen runt om i landet. Boverket bedriver en omfattande forskning om bostäder, fysisk planering samt mark- och vattenfrågor, vilket gjort deras skrifter intressanta för detta arbete. 2006 kom Boverkets rapport *Lär känna din ort! – metoder att analysera orter och stadsdelar*, som är ett försök att vidareutveckla metodiken för Ortsanalyser. Denna text, har liksom norska Miljøverndepartementets text *Veileder Stedsanalyse – innhold og gjennomføring* (1993), utgjort en inspirationskälla till detta arbete.

I fallstudien om Karlsborg var det nödvändigt att kartlägga ortens utveckling genom studier av litteratur och dokument som beskriver Karlsborgs historia. För att undersöka hur orten fungerar idag och undersöka framtida planer var det också nödvändigt att studera de plan-dokument som tillhandahålls av kommunen och göra observationer på plats. I fallstudien av Karlsborg ingick också ett möte med Anita Spetz på Karlsborgs kommun då hon berättade om de frågeställningar som de arbetar med för att utveckla staden och vilka planer som avses förverkligas.

## 1.8 Källkritik

Bland internationell forskning som berör ämnet krympande städer utmärks antologierna *Shrinking Cities Volume 1 - International Research* (2005) och *Shrinking Cities Volume 2 - Interventions* (2006). I ett stort antal artiklar presenteras förhållanden, förutsättningar och åtgärder i krympande städer från olika delar av världen. Många av de ämnen som lyfts fram i dessa böcker berör även svenska städer i liknande situation. Antologierna har dock ett genomgående fokus på vad jag i svenska mått skulle betrakta som storstäder. Eftersom denna uppsats vänder sig till städer, som enligt SCB:s definition av tätorter kan bestå av endast 200 invånare (SCB 2012g), bedömer jag att det ibland vara svårt applicera de tankegångar och åtgärder som presenteras på svenska städer. Därför har denna uppsats huvudsakligen baserats på den forskning som studerar krympande städer i Sverige.

För att undersöka potentialen för bostadsmarknaden i krympande städer har en arbetsmodell konstruerats som delvis bygger på studien *På spaning efter "hotspots" i norra Sverige – en förstudie* (Magnusson & Turner 2006). Precis som titeln avslöjar är detta en förstudie och bör därför inte betraktas som ett färdigt material. Detta utmärks bland annat av att det finns vissa skillnader mellan den svenska studien och den engelska översättningen av texten. Studien har dock bedömts vara tillräckligt förankrad för att utgöra en referens för denna uppsats. Eftersom Magnusson & Turners arbete tycks vara ett av få som ger en mångsidig bild av bostadsmarknaden utanför storstadsområdena, har denna studie även lyfts fram som en viktig del i arbetet med att utveckla bostadsområden i krympande städer.

Denna uppsats har som mål att konstruera en realistisk utvecklingsstrategi för krympande städer. Av den orsaken baseras en stor del av arbetet på statistik från exempelvis SCB. Genom att bygga texten på faktiska trender och situationer, bedömer jag att de utvecklingsstrategier som presenteras har större möjlighet att realiseras. Statistik beskriver däremot inte de "mjuka värden" som förekommer, som exempelvis tätortens karaktär eller kvaliteter i naturen. Jag anser därför att ortsanalysen är ett viktigt verktyg för att lyfta fram dessa värden och skapa en utvecklingsstrategi som är unik för varje enskild tätort.

Beskrivningen av den historiska utvecklingen i Karlsborg baseras delvis på fyra antologier som sammanställts av Rödesund-Wanäs Hembygdsförening. Texterna bygger till stor del på samtal med invånarna, vilket gör att böckerna tenderar till att ge en subjektiv bild av Karlsborgs utveckling. Antologierna har ändå valts som referens eftersom de tycks vara de enda större verk som berör ämnet.

## 1.9 Begrepp

I denna uppsats förekommer ett flertal begrepp som det inledningsvis är nödvändigt att definiera för att göra uppsatsen förståelig:

### *Tätort och stad*

I Sverige använder sig myndigheter och organisationer sig av olika definitioner för att bäst kunna anpassa informationen beroende på vad de studerar. I uppsatsen har jag valt att ge begreppet tätort med stad en gemensam betydelse som utgår från SCB:s definition av tätorter. Denna innebär att en tätort ska ha minst 200 invånare med högst 200 meter mellan husen och som mest 50 fritidshus (SCB 2012g).

### *Krympande tätort/stad*

Även krympande städer kan definieras på olika sätt beroende på vad man studerar. Med begreppet krympande avser jag i denna uppsats städer där befolkningsminskning pågår eller har pågått. Tidsperioden eller antalet invånare som dessa tätorter minskat med anser jag vara sekundärt vid definitionen av en krympande stad. Istället har fokus legat på att identifiera de trender som karakteriserar en stad med minskande befolkning. Detta har medfört att även städer med balanserad eller svagt ökande befolkning berörs i denna uppsats.

### *Hållbar (stads)utveckling*

Uppsatsen utgår från den definition av hållbar utveckling som beskrivs i Boverkets rapport *Hållbara städer och tätorter i Sverige* (2004). Rapporten utgår från Bruntlandskommissionens definition som med

hållbar utveckling avser "att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodoses sina behov" (Boverket 2004, s. 8) Denna definition har sedan konkretiserats genom Riodeklarationens definition av den hållbara utvecklingens fyra dimensioner. Enligt Riodeklarationen leder en hållbar utveckling både till en kulturell, social, ekologisk och ekonomisk utveckling. Helhetstänkandet är viktigt och uppfylls inte en av dessa fyra dimensioner går en hållbar utveckling inte heller att uppnå (Boverket 2004).



## 2. Krympande städer

### 2.1 Krympande städer i världen

Enligt Rieniets i *Global Shrinkage* finns det genom historien ett flertal exempel på städer och hela regioner som har stagnerat, och krympande städer kan därför inte beskrivas som ett nytt fenomen. Däremot har sättet städerna krymper på och bakomliggande faktorer till stagnationen förändrats under de senaste hundra åren. Tidigare krympte städer ofta på grund av krig, katastrofer eller sjukdomar, men under 1900-talet började städer förlora invånare över allt längre perioder och befolkningsminskningen skedde även i tider av fred och välmående. Bland de krympande städerna i Europa var stagnationen också störst i de städer som växt kraftigast under den industriella revolutionen (Rieniets 2005).

I *Shrinking Cities Volume 1 – International research* beskrivs att anledningen till varför städer krymper idag skiljer sig från fall till fall, och ofta är ett resultat av ett flertal processer. Genom en jämförelse av städer från olika platser i världen går det emellertid att spåra fyra huvudsakliga anledningar till befolkningsminskning: *avindustrialisering, utflyttning till förorten, postsocialistisk transformation, och ökat åldrande och låg nativitet*:

#### 2.1.1 Avindustrialisering

Enligt Munck i *Deindustrialization: Britain* krymper många städer på grund av en omfattande avindustrialisering, där befolkningen minskar i takt med att antalet arbetstillfällen försvinner. Detta märks särskilt i de länder som industrialiserades först, och därmed var de länder där industrisektorn först nådde sin topp. Som exempel nämns Storbritannien som enligt Munck är det land där avindustrialisering varit särskilt påtaglig. I Storbritannien nåddes toppen under 1950-talet då drygt 48 % av den arbetsförda befolkningen arbetade inom industrisektorn. Därefter inleddes en omfattande stagnation och år 1983 hade andel anställda inom industrin sjunkit 34 %. Eftersom jordbruket hade effektiviserats och inte erbjöd lika många arbetstillfällen, var det framför allt servicesektorn som växte när tillverkningsindustrin stagnerade. I vissa industriregioner som exempelvis runt Manchester eller Liverpool, kunde dock servicesektorn inte expandera i samma takt som avindustrialisering, vilket ledde till att antalet invånare minskade. Förutom i Storbritannien finns det i exempelvis Ruhrområdet, Tyskland och i nordöstra USA, stagnerande industriregioner som numera förvandlats till "rostbälten" (Munck 2005).

#### 2.1.2 Utflyttning till förorten

Den andra anledningen är utflyttning till förorten, som innebär att staden krymper eftersom invånarna väljer att lämna innerstaden för att istället bosätta sig i förorten. I *Suburbanization: USA* lyfter Fishman fram Detroit som ett exempel där detta fenomen, som ofta går under begreppet "urban sprawl", förekommer. År 1950 hade staden ungefär 2 miljoner invånare, idag har den siffran sjunkit till drygt 950 000. Samtidigt har storstadsområdet som Detroit är kärnan i växt stadigt under samma period, och har idag omkring 5 miljoner invånare. I texten lyfter Fishman fram tre huvudsakliga orsaker till varför stadskärnan i Detroit och många andra amerikanska storstäder, tappat invånare till

fördel för förorterna: (1) I en del av "the American dream" ingår att framför allt den vita medelklassen och arbetarklassen ska vara husägare, vilket bland annat lett till fördelaktiga lån till dem som vill bygga ett hus. (2) Antalet bilägare i USA ökade starkt redan under 1910- och 1920-talen. Detta ledde till att man aldrig genomförde större satsningar på kollektivtrafik, vilket möjligtvis gjort att fler valt att bosätta sig i innerstaden. (3) Stagnation inom bomullsindustrin under 1940- 70-talen ledde till en flyttvåg på omkring 6 miljoner människor till amerikanska storstäder i norr. Många av inflyttarna, som huvudsakligen bestod av den svarta arbetarklassen, bosatte sig i de hus i innerstaden som den vita medelklassen övergivit för förorten. Ökad arbetslöshet i centrum gav låga skatteintäkter, som i sin tur ledde till sämre underlag för skolor, vård eller polisväsende. Försämrade service och ökade sociala problem gav innerstaden dåligt rykte, vilket gjorde att många i den vita medelklassen valde att flytta längre ut från centrum (Fishman 2005).

I takt med att livsstandarden blev bättre för den svarta befolkningen under 1970-talet, kunde många lämna innerstaden för att flytta ut till den första "ringen" av förorter – de som var byggda efter 1945. Detta medförde att den vita befolkningen i stor grad valde att lämna dessa förorter för att bilda nya "edge cities" längre ut från innerstaden. Idag är det i flertalet av dessa satellitstäder, som exempelvis Silicon Valley, som den ekonomiska tillväxten är som störst idag, vilket bidragit att förorterna i många fall blivit mer betydelsefulla än dess centralort (Fishman 2005).

### 2.1.3 Postsocialistisk transformation

Den tredje orsaken till befolkningsminskning som lyfts fram i *Shrinking Cities Vol. 1- International research* är postsocialistisk transformation. I *Postsocialism: Russia* beskriver Beyer hur det stabila välfärdssystemet som försvann genom Sovjetunionens upplösning, fick omfattande konsekvenser för många ryska städer. Bland annat blev övergången från en statlig planerad produktion till en marknadsdriven fallet för flera företag. Detta ledde till en omfattande avindustrialisering i många städer med en befolkningsminskning som följd. I syfte att utvinna naturtillgångar hade många städer anlagts i extrema klimatzoner eller i periferin, som exempelvis i norra eller östra Sibirien. I dessa städer bidrog statliga investeringsfonder till att bland annat säkerställa höga löner och låga transportkostnader. När bidragen drogs in försvann även möjligheten och viljan för många att stanna kvar. Flertalet av dessa städer har förlorat mellan 30- 50% av sina invånare. Möjligheten att förändra sin livsmiljö efter kollapsen av det socialistiska systemet, har också lett till en omfattande utflyttning till kapitalistiska länder, eller till ekonomiska tillväxtcentrum som exempelvis Moskva (Beyer 2005).

Enligt Beyer bör postsocialistisk transformation betraktas som en specifik anledning till krympande städer, eftersom stagnationen drivits av en akut kris som förändrade ett helt samhälle med dess sociala strukturer, politiska system och föreställningar om omvärlden (Beyer 2005).

### 2.1.4 Ökat åldrande och låg nativitet

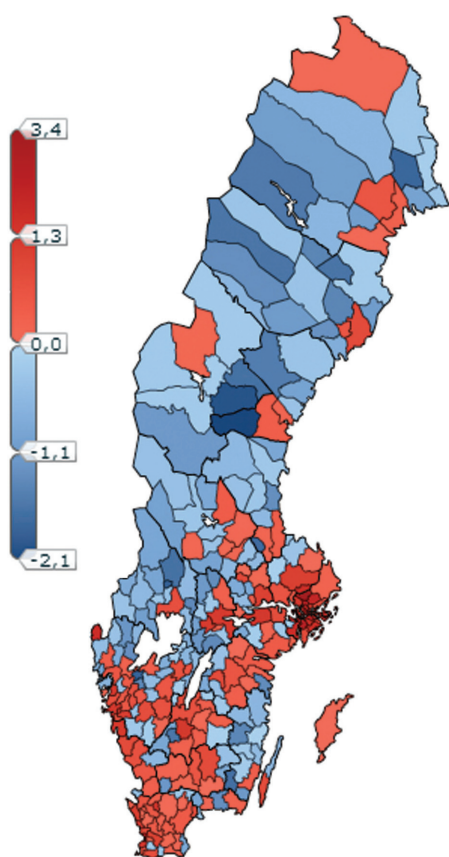
Den fjärde anledningen till befolkningsminskning är ökat åldrande och minskad nativitet, vilket beskrivs av Rieniets i *Global Shrinkage*. Enligt författaren bygger tillväxten i urbana regioner i teorin på två källor: födelseöverskott och inflyttning från landsbygden. I de flesta I-länder har födelsetalen länge legat under reproduktionsnivån på 2.1 per kvinna, vilket inneburit att tillväxten i urbana regioner huvudsakligen baserats på inflyttning. Idag minskar dock nativiteten även utanför storstäderna

vilket betyder att landsbygdsbefolkningen inte längre kan betraktas som en garanti för tillväxt (Rieniets 2005).

I många länder finns det enligt Rieniets ett tydligt samband mellan krympande städer och ekonomisk framgång. Ju högre medelinkomsten är per person, desto lägre är nativitet. Tillsammans med lång medellivslängd innebär minskat barnafödande att ålderstrukturen förändras, och att befolkningen minskar. Antalet krympande städer är av denna anledning huvudsakligen koncentrerade till I-länder, och fram till Sovjetunionens upplösning fanns tre fjärdedelar av alla krympande städer i dessa länder (Rieniets 2005).

## 2.2 Krympande städer i Sverige

Utvecklingen av krympande städer i Sverige skildras bland annat av Sundström & Tingvall i *Färre kommuner? – om små kommuners problem och utmaningar*. De menar att befolkningsutvecklingen i svenska städer huvudsakligen kan relateras till det flyttningsmönster som pågår. Mellan åren 1940-70 var strukturomvandlingar inom näringslivet den drivande kraften bakom flyttningsmönstrets förändringar. Under 1940-talet minskade behovet av arbetskraft inom jordbruket samtidigt som den svenska industrin växte vilket ledde till en omfattande inflyttning till städerna. Utmärkande för denna period var framför allt den snabba tillväxten i industristäder med färre än 10 000 invånare, men även de större industristäderna växte snabbt. Under 1960-talet var det framför allt förorterna som hade betydande tillväxt. Detta årtionde karakteriseras också av en omfattande arbetskraftsinvandring till följd av att den svenska industrin expanderade snabbt. Till följd av den så kallade oljekrisen i början av 1970-talet stagnerade den svenska ekonomin, vilket gjorde att inflyttningen till städerna sjönk. Istället inleddes en utflyttning från storstäderna vilket ofta går under begreppet "gröna vågen". I de flesta fall gick flytten dock bara till den tätortsnära landsbygden som växte starkt under denna period. Under 1980-talet vände den ekonomiska trenden, men samtidigt minskade näringslivets betydelse för flyttningsmönstret. Storstäderna växte fortfarande starkt, men nu blev också möjligheten till att studera ett viktigt flyttningsalternativ. Detta medförde att även universitets- och högskoleorter växte snabbt och denna trend håller i sig än idag (Sundström & Tingvall 2006).



(Figur 2.2a) Befolkningstillväxt i procent för Sveriges kommuner 2011 (SCB 2012b).

Enligt Westholm i *Dynamik i långsamma landskap*, beror dagens flyttningsmönster delvis på att mindre industriorter och den avlägsna landsbygden haft svårt att klara övergången från industrisamhälle till tjänstesamhälle, vilket även påpekats av Munck i *Deindustrialization: Britain* (2005). Flyttningarna domineras enligt Westholm av ungdomar i åldern 20-28 år, och riktningen går oftast från mindre orter till större, och från norr till söder (se figur 2.2a). Detta flyttningsmönster har skapat regionala skillnader i ålderstruktur, med en förhållandevis ung befolkning i storstäderna, och en äldre befolkning på landsbygden och i mindre orter (se figur 2.2b). Enligt Westholm tyder den regionalpolitik som växt fram de senaste årtiondena på att denna utbaniseringstrend kommer att fortsätta även i framtiden. Regionalpolitiken som tidigare fokuserade på att stabilisera landsbygdens befolkning, har istället inriktat sig mot att främja framväxten av ett antal tillväxtregioner i landet. Geografisk närhet anses ha stor betydelse för tillväxtmöjligheten och därmed är växande urbana regioner en förutsättning för att kunna konkurrera med andra regioner inom EU och övriga världen (Westholm 2004). Den ekonomiska utvecklingens band till urbana regioner, och därmed

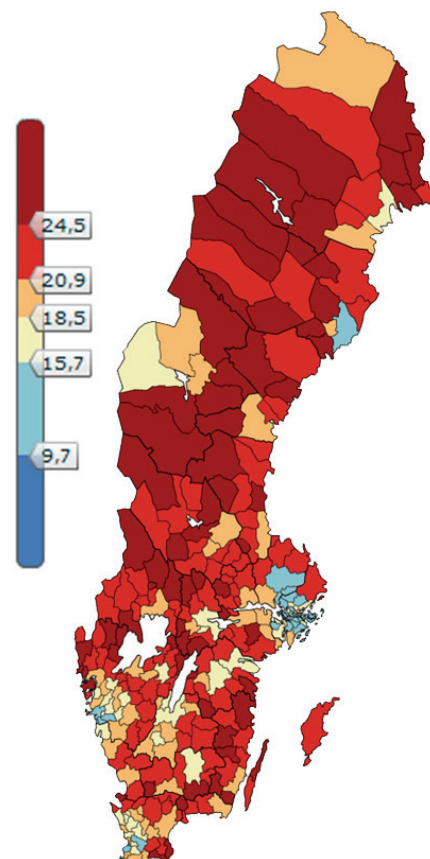


regionens tillväxtpotential beskrivs också av Sunström & Tingvall. När en stad är tillräckligt stor formar den närmarknader för arbete och boende, hushåll och företag. Ju större en urban region är desto större är dess närmarknad och möjligheten till specialiserade verksamheter vilket ger konkurrensfördelar. Inom en stor närmarknad är det möjligt att samköra flera system vilket gör att de fasta kostnaderna fördelas på fler (Sundström & Tingvall 2006).

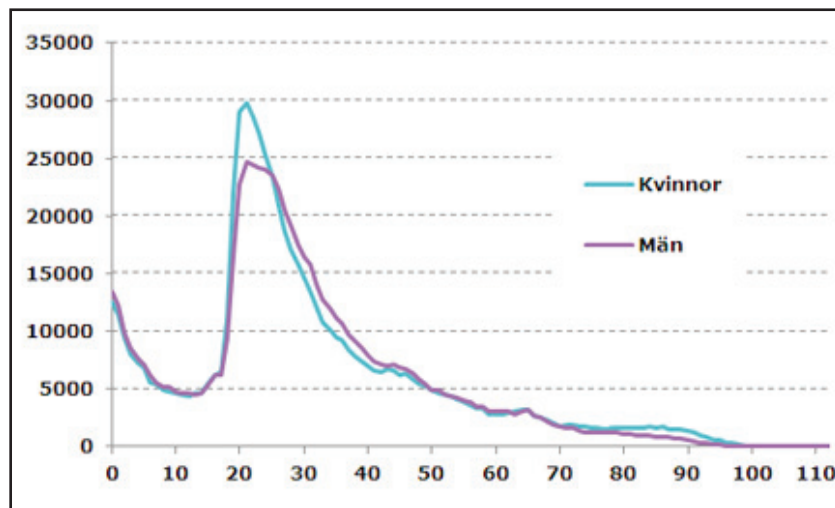
## 2.3 Boendets betydelse som flyttmotiv

Enligt SCB:s befolkningsstatistik för år 2011 flyttar svensken i genomsnitt elva gånger under sin livstid. Under 2011 flyttade drygt 12 % av Sveriges befolkning och två tredjedelar av alla flyttningar skedde inom den egna kommunen. Det är framför allt unga människor i åldersgruppen 20-30 år som rör sig mest (se figur 2.3a). Under denna period flyttar vi i genomsnitt 4 gånger och de som flyttar allra mest är 21-åringarna. Åldersgruppen 20-29 står också för drygt hälften av alla flyttningar mellan länen och anledningen antas vara studier eller byte av arbete. Från och med 30-årsåldern blir antalet flyttningar färre och begränsas till kortare sträckor (SCB 2012f).

SCB:s statistik är förenlig med den så kallade *livscykelteorin för migration* enligt vilken det är möjligt att koppla vår benägenhet att flytta till i vilken livsfas i livet som vi befinner oss i. Teorin skildras bland annat av Andersson i *Varför flyttar man?* som beskriver att den flyttningsbenägna åldersgruppen 20-29 år tillhör två olika livsfaser; den tidiga vuxenfaser (18-24 år) och den familjebildande fasen (25-34 år). Enligt Andersson sker endast 15 % av alla flyttningar på avstånd som överstiger 50 kilometer, och dessa flyttningar är oftast relaterade till arbete. För de korta flyttningarna dominerar de demografiska skälen; man flyttar hemifrån, flyttar ihop med en partner, skaffar barn, skiljer sig, barnen flyttar hemifrån. Alla dessa förändringar ställer nya krav på bostadsyta, läge och bostadens standard. För att redogöra för livscykelteorins betydelse för val av boende beskriver Andersson bland annat Peter Rossis studier om medelklassfamiljer i Philadelphia under 1950-talet. Genom att koppla livscykelteorin till boendet kunde Rossi konstatera att "medelklasshushållen anpassade sina boendeförhållanden efter förändrade bostadsbehov och att dessa förändrades just därför att hushållsammansättningen ändrades över livscykeln" (Andersson 2000, s. 60). Anledningen till att vi flyttar mer under en viss tid skulle enligt Rossi vara att det oftare uppstår brister i anpassningen mellan behov och verkligt boende (Andersson 2000).



(Figur 2.2b) Andelen invånare i procent som är äldre än 65 år 2011 (SCB 2012b).



(Figur 2.3a) Antalet inrikes flyttningar 2011 efter kön och ålder (SCB 2012f).

Möjligheten till att förändra sin boendemiljö är alltså enligt Andersson det huvudsakliga skälet till varför vi flyttar idag. Detta bekräftas av Amcoff i *Befolkningsförändringar kring år 2000* som menar att flyttningssmönstren tidigare följde försörjningsmöjligheterna och människor bosatte sig i närheten av sin arbetsplats. Sveriges omställning från jordbrukssamhälle till industrisamhälle gjorde att folk flyttade till städerna för att arbeta. Under 1980-talet började dock det tydliga sambandet mellan flyttfrekvens och möjlighet till arbete att förändras och under 1990-talet ökade antalet flyttningar trots att antalet lediga arbetsplatser minskade. Försörjningsmöjligheten som motiv till flytt har alltså brutits enligt Amcoff som menar att det huvudsakliga skälet idag istället är viljan att byta livsmiljö. Utifrån denna slutsats anser Amcoff att det går att ifrågasätta rimligheten att basera flyttstudier på kommunindelningen eftersom det är platsen som enligt studier är det viktigaste flyttmotivet. Vissa platser kan utgöra attraktiva boendemiljöer och på så sätt stärka sina förutsättningar, men det är sällan som hela kommuner kan definieras som en sådan plats. Denna utveckling betyder att det också är viktigt att studera befolkningsförändringar inom kommunen eller regionen (Amcoff 2004).

## 2.4 Minskad nativitet

Enligt Amcoff i *Befolkningsförändringar kring år 2000* beror den snabba befolkningsminskningen i glesbygd dels på utflyttning, men framför allt på grund av att de har ett födelseunderskott som en konsekvens av att antalet invånare i fertil ålder minskar. Kvinnor utanför storstadsregionerna föder fortfarande fler barn än i andra regioner, men inte tillräckligt för att möta antalet avlidna. Orsaken till den lägre fruktsamhetsgraden kan delvis förklaras i förändrad konjunktur och familjepolitik. Under 1990-talets ekonomiska kris var det framför allt unga kvinnor med kort utbildning och svag ekonomi som drabbades vilket ledde till att dessa kvinnor inte skaffade barn i samma utsträckning som tidigare. Inställningen till att skaffa barn är fortsatt positiv men många unga väljer också att vänta med att skaffa barn för att studera, resa och "leva fri" i några år. Denna attityd till föräldraskapet som tidigare var vanligare i storstadsregionerna, blev under 1990-talet allt vanligare även i de mindre kommunerna och på landsbygden (Amcoff 2004).

## 2.5 Svaga bostadsmarknader

Minskad nativitet och utflyttning har skapat en vikande fastighets- och bostadsmarknad i många krympande orter. I Statens bostadskreditnämnds (BKN) *Analys av svaga bostadsmarknader* placeras ett hundratal kommuner i landet inom kategorin "svaga bostadsmarknader". Bland dessa kommuner räknas 82 stycken till kategorin "mycket svaga bostadsmarknader" i vilka det tillsammans finns ett akut avvecklingsbehov av ca 3600 lägenheter till följd av stora vakanser. Den totala befolkningsminskningen inom dessa kommuner beräknas till 10 500 invånare fram till 2015 vilket skapar ett långsiktigt behov av att avveckla ytterligare cirka 4000 lägenheter (BKN 2011). Trots att de flesta kommuner som uppger att de har ett överskott på bostäder lider av en negativ befolkningsutveckling, finns det även krympande orter som uppger att de har en brist på bostäder. Enligt Boverkets analys *Bostadsmarknaden 2012-2013* uppgick de till 25 kommuner spridda över hela landet, och 18 av dessa ingår i BKN:s lista över kommuner med "mycket

svaga bostadsmarknader". Den huvudsakliga anledningen till att denna bostadsbrist uppstår är att dessa kommuner saknar en varierad bostadsmarknad och att det därför finns ett stort behov av att komplettera bostadsbeståndet (Boverket 2012).

Trots att det således finns ett behov av nybyggnation för att bredda beståndet i många svaga bostadsmarknader, kan det vara svårt att finna finansiering för nya projekt. Detta beror delvis på att produktionskostnaden ofta överstiger marknadsvärdet på husen, vilket gör hela projektet till en förlustaffär. För att räkna ut om en nybyggnation lönar sig kan man enligt *Köpa eller bygga nytt? – Tobins Q och tillgängligheten i Örebro län* (här efter *Köpa eller bygga nytt?* författ. anm.) använda sig av en ekonomisk indikator kallad Tobins Q, uppkallad efter nobelpristagaren (1981) i ekonomi, James Tobin. Tobins Q definieras som kvoten mellan priset på en befintlig bostad och priset för nybyggnation. Om kvoten ligger över värdet 1 lönar det sig att bygga. Ligger värdet under 1 är det mer lönsamt att köpa ett begagnat hus istället för ett nytt. Tobins Q varierar tydligt över landets kommuner. I storstadsregionerna är värdet ofta över 1 medan det i glesbygden i de flesta fall ligger långt under 1. Trots låga Q-värden byggs det ändå i många svaga bostadsmarknader. Detta kan delvis förklaras med att det inte alltid är ekonomin som styr om någon väljer att bygga nytt, men också av att det inom de svaga kommunerna finns attraktiva "mikrolägen" som generar höga försäljningspriser och därmed gör det lönsamt att bygga (WSP 2009).

Enligt beräkningar av Tobins Q för landets alla kommuner som gjorts av nationalekonomen Tommy Berger och som publicerades i en artikel av Eskilsson 2008, var det sammanlagda Q-värdet för Sverige 1,05 år 2006 vilket gör det lönsamt att bygga i landet överlag. Siffrorna är dock ojämnt fördelade och endast 30 % av kommunerna visar ett Q-värde över 1. Högst i landet ligger kommuner runt Stockholm som exempelvis Danderyd, Solna och Sundbyberg med ett värde över 2,5 (Eskilsson 2008).

"Mikrolägen" undersöks i studien *På spaning efter "hotspots" i norra Sverige - en förstudie* där författarna Magnusson & Turner granskar förekomsten av så kallade "hotspots" i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Begreppet "hotspots" härstammar från den brittiska och amerikanska litteraturen. När man talar om "hotspots" inom bostadsmarknaden handlar det framför allt om attraktiva bostadsområden i natursköna eller lantliga miljöer som ligger långt bort från storstaden. I inledningen till studien lyfter författarna fram undersökningar av "hotspots" i Storbritannien där ett antal faktorer pekas ut som är avgörande för sådana områden. Det är framförallt en bostadsmarknad som kännetecknas av låga priser vilket ger möjlighet för fler aktörer att investera. Det är områden som karaktäriseras av ett ökat bostadsbyggande, starkt stigande priser på bostäder, en urban förnyelse, ung befolkning och goda kommunikationer. Med hjälp av databasen Geoswede undersöker författarna faktorer som kan ge uppkomst till "hotspots" i de fem utvalda länen. Genom att jämföra den socioekonomiska strukturen i områden med högt Q-värde med den socioekonomiska strukturen i omkringliggande områden med lågt Q-värde kan författarna bestämma ett antal parametrar som de anser förvandlar vissa mikrolägen till "hotspots". Genom att välja bort större städer vars attraktivitet enligt författarna i första hand förklaras av arbetsmarknaden och utbildningsmöjligheter, framträder ett antal orter med höga prisnivåer där utvecklingen drivs av andra faktorer. Bland annat är det kommuner eller kommundelar som genomgår en "helårise-

ringsprocess” där fler och fler fritidshus förvandlas till permanentbostäder. Det är också kommuner eller kommundelar med exceptionella rekreativvärden, som exempelvis Åre. Områden med höga Q-värden kännetecknas också av högre medelinkomster än omgivningen, och en ökad inflyttning av människor med högre utbildningsnivåer. Framtida potentiella ”hotspots” kan vara områden med förhållandevis låga fastighetspriser men där priserna på bostäder ökar snabbare än i omgivande kommuner eller kommundelar. Det är också områden med en högre inflyttning än omgivningen. Den demografiska förändringen som sker genom inflyttarna är enligt författarna orsaken till framgångarna för dessa områden och utan inflyttning är positiva förändringar knappast möjliga (Magnusson & Turner 2006).

Tillgänglighetens betydelse för priserna på småhus undersöks i *Köpa eller bygga nytt?* där författarna har studerat vilken betydelse förbättringar i kollektivtrafiken har för försäljningspriset på bostäder. Genom att jämföra Q-värdet i kommunerna i Örebro län enligt nuvarande trafiknät, med ett uppskattat Q-värde i kommunerna efter ett alternativt trafiknät, kan författarna undersöka vilken effekt ökad tillgänglighet har för priserna på småhus i länet. Författarna anser att förbättrad tillgänglighet skulle ge positiva effekter för Tobins Q i hela länet men mest effekt ger det i de perifera delarna där tillgänglighetsförbättringarna är som störst. Dock är Q-värdet i dessa kommundelar så lågt att förbättringar i kollektivtrafiknätet inte anses påverka nyproduktionen av bostäder. Istället är det inom Örebro kommun som förbättringar antas ge störst effekt på bostadsproduktionen. Inom kommunen finns många bostadsområden som idag ligger strax under 1, som genom det alternativa trafiknätet skulle uppnå ett Q-värde över 1, och därmed enligt teorin bli intressantare för nybyggnation. Enligt författarna finns det många faktorer som påverkar försäljningspriset på småhus men eftersom förbättringar i trafiksystemet är ett få kraftfulla verktyg som samhället och planerare har möjlighet att påverka, är det därför viktigt att studera hur alternativa kommunikationsnät kan påverka bostadsmarknaden (WSP 2010).

## 2.6 Kommunernas verksamheter och finansiering

Genom 1862 års kommunalförordning delades Sverige in 89 städer, 2900 kommuner och ett tiotal köpingar. Samtidigt inrättade man lands ting som ett styrande organ på en regional nivå. Eftersom den ökade inflyttningen till städerna gjorde många kommuner för små samtidigt som deras obligatoriska åtaganden ökade, har en mängd sammanslagningar gjort kommunerna större och färre till antalet (Sundström & Tingvall 2006).

När befolkningen minskar medför det ofta negativa konsekvenser för kommunen. I boken *Demokratins geografiska gränser* delar Baldersheim in småkommunernas problem i tre typer: skalproblem, kompetensproblem och transaktionskostnad. Med *skalproblem* menar han att med färre invånare blir en del service dyrare mätt i utgifter per invånare. *Kompetensproblem* innebär att det i små kommuner i periferin är svårt att finna arbetskraft och framförallt högkvalificerad arbetskraft. *Transaktionskostnad* beskriver problematiken då stora avstånd i kommunerna ger långa transporttider vilket medför ökade kostnader för exempelvis personinriktad service. I små kommuner finns det ofta för få invånare för att kunna bedriva en bra kommunal service, men det finns också en problematik när kommunen ligger långt från be-

folkningstäta områden och när befolkningen inom kommunen sprids över stora arealer så att avstånden inom kommunen blir stora. Genom kommunsammanslagningar skulle befolkningen inom en kommun öka, men problemet med det perifera läget och de stora avstånden inom kommunen skulle kvarstå (Baldersheim 2003).

Oavsett om kommunerna är stora eller små är de enligt lag skyldiga att erbjuda de verksamheter som presenteras i figur 2.6a. Finansieringen av dessa verksamheter kommer enligt SKL till största del från skatteintäkter, vilket står för ungefär 70 % av kommunernas intäkter. Kommunallagen reglerar kommunernas och landstingens verksamheter och ger stort utrymme för ett kommunalt självstyre. Kommunerna kan bland annat själva bestämma hur de ska fördela sina resurser och hur stor skattesatsen ska vara. Förutom skatteintäkter utgör stadsbidrag från det svenska utjämningsystemet en annan stor intäktskälla för kommunerna. Tanken med utjämningsystemet är att alla kommuner och landsting ska ha samma skatteunderlag per invånare, och därmed samma förutsättningar. Systemet finansieras genom att kommuner och landsting med större skatteunderlag bidrar till dem med lägre underlag (SKL 2009).

## 2.7 Strategier för att vända trenden

Eftersom det är skatten som utgör den största intäkten för kommunerna är det viktigt att den arbetsföra befolkningen är så stor som möjligt. För att kommuner med befolkningsminskning ska kunna finansiera och bibehålla de verksamheter som bedrivs är det av stor vikt att försöka vända trenden och locka till sig fler invånare.

Det finns ett flertal sätt att försöka stabilisera eller öka befolkningen och många kommuner kombinerar olika strategier. År 2007 genomförde Glesbygdsverket enkätundersökningen *Kartläggning av strategier för att öka befolkningen i kommuner och regioner* bland Sveriges alla kommuner utanför storstadsområdena (totalt 232 stycken) och i alla 21 län och regioner. Bakgrunden till undersökningen var att storstadsområdena uppvisar en överkapacitet med hög arbetslöshet och trängselproblematik, medan många kommuner utanför storstäderna visar tecken på resursbrist på exempelvis arbetskraft. Undersökningen visade att alla kommuner, län och regioner har strategier för att öka befolkningen och att öka företagandet. Motiven för att öka befolkningen var framför allt att skapa en bättre ålderstruktur, en ökad arbetskraft och förändra den snedvridna könsfördelningen, samt att öka den internationella mångfalden (Glesbygdsverket 2007).

Enligt undersökningen är marknadsföring av kommunen den mest förekommande strategin för att öka befolkningen. Erbjudanden om attraktiva livs- och boendemiljöer är den vanligaste marknadsföringsmetoden tätt följd av olika turistsatsningar. Förslag på attraktiva tomter är också en populär metod för att locka inflyttare. Erbjudande om tomter är särskilt populärt i tätortsnära landsbygdskommuner medan det är mindre förekommande i glesbygdskommunerna, vilket kan indikera på en lägre efterfrågan på tomtmark. En del kommuner väljer att inrikta sin marknadsföring mot en speciell målgrupp, exempelvis personer med akademisk bakgrund, eller personer som bor på inom ett visst område. En annan strategi är att genom direktkontakt med andra länder försöka locka nya invånare (Glesbygdsverket 2007).

För att behålla sina invånare eller locka till sig nya arbetar många kom-

**(Figur 2.6a) Verksamheter som kommunerna är skyldiga att erbjuda enligt SKL (2009):**

- Förskoleverksamhet och skolbarnomsorg
- Förskoleklass, grundskola, gymnasieskola och särskola
- Kommunal vuxenutbildning
- Svenska för invandrare
- Socialtjänst, inklusive individ och familjeomsorg
- Omsorg om äldre och funktionshindrade
- Hälso- och viss sjukvård i särskilt boende
- Stadsplanering och byggfrågor
- Hälso- och miljöskydd
- Räddningstjänst
- Vatten och avlopp
- Bibliotek
- Krisberedskap
- Kollektivtrafik (tillsammans med landstingen)
- Bostadsförsörjning
- Renhållning och avfallshantering



muner och regioner med så kallad regionförstoring. Begreppet syftar till att öka den lokala arbetsmarknaden (LA-regioner) och koppla den till flera kommuner genom ökad arbetspendling. För att uppnå regionförstoring krävs omfattande satsningar på framför allt infrastruktur, för att på så sätt minska pendlartiden och därmed möjliggöra en ytterliggare utvidgning av regionen. Infrastrukturprojekt kräver insatser på alla nivåer, från staten som genom nya lagar och anslag kan besluta om olika satsningar, ner till kommunerna som genom sin översiktplanering kan ge utrymme för nya projekt. Ansvaret att samordna de olika projekten samt att planera för hur transporterna inom regionen ska gå ligger dock på en regional nivå (SIKA 2007). Större regioner är mindre känsliga för stagnation än mindre regioner eftersom de kan erbjuda en mer varierad och specialiserad arbetsmarknad. Ju större regionen är, desto lättare är det att fördela arbetskraften vid arbetslöshet och för företagen att hitta kompetens i närområdet (Nutek 2007).

I arbetet med att vända befolkningsutvecklingen är det dock inte bara kvantiteten som är viktig, utan det gäller att växa med "rätt" sorts människor. Höginkomsttagare eller entreprenörer som kan starta nya verksamheter är de mest attraktiva målgrupperna för kommunerna. I Boverkets rapport *Lär känna din ort!* beskrivs begreppet "ekonomisk kvalitetstillväxt" som "den kraft som åstadkommer en hållbar social och kulturell livsmiljö utan att den ekologiska hållbara miljön hotas" (Boverket 2006, s. 17). Utgångspunkten är att befolkningsantal kan frikopplas från ekonomisk tillväxt vilket innebär att kvalitetsutveckling kan ske även i krympande orter (Boverket 2006). Dessa tankar liknar de teorier som Richard Florida presenterar i sin bok *Den kreativa klassens framväxt*. Florida hävdar att ekonomisk tillväxt i en region inte bygger på ett starkt samhälle utan på det humana kapitalet. Det är en grupp människor som Florida benämner som den "kreativa klassen" som genom drivkraft och innovationsrikedom driver regionen framåt, och därmed skapar ekonomisk tillväxt. För denna grupp är det livskvalitén i deras närområden som är avgörande för var det kommer att bosätta sig, inte den tjänst eller det företag som de arbetar för. Enligt författaren lockas den kreativa klassen av kulturella institutioner, caféer och uteställen, vilket innebär att det är framför allt platsen och vad som finns där som är avgörande för om en region kommer att utvecklas (Florida 2006).

## 2.8 Hur fungerar strategierna ur ett hållbart perspektiv?

I Boverkets rapport *Hållbara städer och tätorter i Sverige* lyfts olika förslag fram för att kommunerna ska kunna uppnå hållbar stadsutveckling. Bland annat förespråkar rapporten en tät och funktionsblandad stad där man låter staden växa inåt och utnyttja redan exploaterade områden. Då krävs mindre satsningar på arealkrävande och miljöbelastande trafiksystem samtidigt som den omgivande landsbygden sparas. I en tätare stad är det också lättare att bygga en resurshållande system för energi, vatten och avlopp. När nya områden exploateras måste en ny infrastruktur för dessa system byggas och nya anläggningar för att ta hand om dagvattnet (Boverket 2004).

Strävan efter att knyta ihop flera lokala arbetsmarknader genom regionförstoring kan också ifrågasättas utifrån ett hållbarhetsperspektiv vilket beskrivs i Boverkets rapport *Är regionförstoring hållbar?*. I

början av 1970-talet beräknades den genomsnittliga pendlaren resa cirka 10 kilometer per dag medan motsvarande avstånd år 2005 var 15,6 kilometer. Större arbetsmarknader medför ökad pendling vilket kan medföra negativa konsekvenser för miljön. Infrastruktursatsningar görs ofta i syfte att generera kortare pendlingstider men kan också innebära miljöbelastningar eftersom pendlaren då accepterar att resa över större avstånd. I regioner där det är förhållandevis korta avstånd mellan tätorterna är en spårbunden arbetspendling att föredra, medan den spårbundna arbetspendlingen i glesare trakter kan innebära miljöbelastningar då den tenderar att öka resorna med bil till kollektiva trafiknoder. Ökade pendlingsmöjligheter inom en region kan dock vara positiva för valet av boendemiljö då det ger en större frihet att bosätta sig var man vill istället för att vara beroende av att bo på arbetsorten (Boverket 2005).

## 2.9 Är kommunernas visioner realistiska?

De strategier som används för att vända befolkningsminskningen kan även ifrågasättas då det är tveksamt om de i huvud taget är realistiska att genomföra med tanke på rådande befolkningsutveckling. I *Dynamik i långsamma landskap* lyfter Westholm fram regeringens regionalpolitiska proposition "Tillväxt och utveckling i hela landet" från 2002, i vilken det förmedlas en ambition att hela landet ska kunna bidra till den nationella tillväxten. Med hjälp av den nya informationsteknologin skulle de stora avstånden och utvecklingen spridas till landsbygdsregionerna. En tillväxt som är fördelad över hela landet har dock varit svår att uppnå, eftersom den till stora delar bygger på begrepp som täthet, kluster, specialisering, stordrift och kommunikationer. Utvecklingen har istället gått mot dynamiska tillväxtregioner där informationsteknologin, istället för att sprida utvecklingen, bidragit till en koncentration av människor till ett fåtal kluster i landet, framför allt till högskole- och universitetsstäder. Steget mot ett fåtal tillväxtregioner förstärktes ytterligare av Sveriges inträde i EU, vilket bidragit till att i viss mån "lösa upp" läns- och kommungränser. Som exempel finns landsbygdsprogrammet "Leader" där man inom en viss avgränsad region försöker skapa innovationskraft, vilket innebär att gränserna förstärks mot de områden som ligger utanför den valda regionen (Westholm 2004).

Eftersom nyckelfaktorer som utbildning, forskning, innovationer, kommunikationer är ojämnt fördelade över landet kommer det enligt Westholm vara svårt att uppnå tillväxt och utveckling i hela landet: "Tillväxt överallt kan vara en bra målsättning, men om det också tas för givet i planeringen är risken stor för felinvesteringar. Tillväxt överallt är inte det mest troliga scenariot. För kommuner och landsting gäller det nu att göra realistiska framtidsbedömningar" (Westholm 2004, s 7). Eftersom Sveriges befolkning inte beräknas att bli så mycket större i framtiden råder det en konkurrens om människorna. Storstadsområdena behöver växa för att kunna konkurrera internationellt med andra dynamiska regioner, och om vi inte kan förlita oss på invandring måste övriga delar av landet bidra med inflyttare för att denna utveckling ska kunna fortsätta (Westholm 2004). I *En möjlig svensk befolkningsframtid?* föreslår Korpi att kommunerna istället för att planera för en framtid baserad på tillväxt, ska planera utifrån perspektivet "tillräckligt framtida befolkningsunderlag". Satsningar bör göras med bakgrund av vilket befolkningsunderlag som behövs för att projektet ska fungera även i framtiden (Korpi 2004).



## 2.10 Avslutande reflektion - utvecklingsstrategi för krympande städer i Sverige

I utvecklingen av krympande städer i Sverige anser jag att det går att identifiera ett flertal av de anledningar till befolkningsminskning som beskrivs i *Shrinking Cities – International research*. Övergången från industrisamhälle till tjänstesamhälle innebar en omfattande avindustrialisering i många städer vilket i många fall lett till befolkningsminskning. Under 1960-talet inleddes en flyttvåg mot förortskommunerna, vilket gjorde att dessa kommuner växte starkt och gör det än idag. De ungas flyttbenägenhet mot större urbana regioner har lett till en skev åldersfördelning i glesbygd och små industrikommuner. Låga födelsetal och minskad inflyttning av unga till dessa områden gör att befolkningen åldras.

Den genomgående trenden och drivkraften till att befolkningen minskat i stora delar av landet anser jag vara urbaniseringen, som varit stark genom hela 1900-talet. Utvecklingen mot ett antal tillväxtregioner i landet vittnar om att det är troligt att denna trend kommer att fortsätta även i framtiden. En del tätorter som idag ligger utanför dessa regioner kommer i framtiden att kunna ingå i någon av dem genom regionförstoring. I andra orter kommer det att uppstå nya näringar som vänder trenden, som exempelvis en nyöppnad gruva. Men för de allra flesta städer och glesbygdsområden som ligger för långt bort från dessa regioner och inte innehar några betydande naturtillgångar, ser framtiden såldes dystert ut. I ett framtidsscenario byggt på pågående trender kommer dessa orter ha förlorat en stor del av sin vitalitet genom befolkningsminskning och de negativa konsekvenser den medför. Enligt Westholm är "tillväxt överallt är inte det mest troliga scenariot" (Westholm 2004, s. 7), och eftersom trenden går mot en allt tydligare urbanisering bedömer jag att städer och landsbygdsområden kan formulera lämpligare utvecklingsstrategier, om dessa planer inte bygger på tillväxt. Dessutom anser jag också att en stadsplanering som inte bygger på ett realistiskt framtidsscenario aldrig kan utge sig för att vara en hållbar stadsutveckling.

Genom att anta en utveckling som inte bygger på tillväxt betyder det att kommunen måste ta till vara på den befolkning och de skatteintäkter de har, för att kunna bibehålla de verksamheter de enligt lag är skyldiga att bedriva. För kommuner med befolkningsminskning gäller det också att rationalisera sina resurser eftersom skattemedlen minskar. Baldersheim presenterar tre typer av problem som är vanliga i små kommuner; *skalproblem*, *kompetensproblem* och *transaktionsproblem*. Utifrån denna beskrivning tycker jag att en lämplig strategi för en kommun med krympande befolkning borde vara att effektivisera sin verksamhet genom att sammanföra invånarna. Det är givetvis viktigt att invånarna har den fria viljan att kunna bosätta sig var de vill, men genom att erbjuda bättre livsmiljö på en viss plats bedömer jag att det är möjligt att kommunen kan uppmuntra människor att flytta just dit. Den undersökning som Glesbygdsverket genomförde 2007 visar att det är erbjudande om bättre livsmiljö som är kommunernas främsta marknadsföringsstrategi. Eftersom "täthet" och "samutnyttjande av system" är ledord för en hållbar stadsutveckling skulle en sammanföring av befolkningen även möjliggöra en effektivisering av energisystem och kommunikationer.

En majoritet av alla flyttningar sker inom den egna kommunen och möjligheten att förbättra sin livsmiljö har blivit ett viktigare flyttmotiv

än möjligheten att försörja sig. Enligt Amcoff är det attraktiva platser som har förutsättningar att uppnå tillväxt och dessa platser utgörs sällan av en hel kommun. För att en kommun ska kunna genomföra riktade flyttningar och hushålla med den befolkning de har kvar anser jag därför att de borde välja ut attraktiva platser inom de områden de vill samla sin befolkning, och satsa på att göra dessa till populära bostadsområden. I denna process borde det vara möjligt att utnyttja livscykelteorins olika faser för att kunna planera och anpassa dessa områden i takt med befolkningens sammansättning och behov.

Många små orter karakteriseras av svaga bostadsmarknader där det är svårt att uppnå nyproduktion. För att kunna identifiera de mikrolägen där nyproduktion skulle kunna genomföras anser jag att kommunerna kan använda sig av den ekonomiska indikatorn Tobins Q. Eftersom bostadsmarknaden generellt är svag i småkommunerna tror jag att en undersökning av Tobins Q kommer utvisa att många kommuner har mycket få eller helt saknar platser för nyproduktion. Som redovisat ovan innebär ett Q-värde under 1 att ett begagnat hus innebär en lägre investeringskostnad än ett nytt. Magnusson & Turner lyfter fram brittiska studier som visar att den avgörande faktorn för att en stad eller bostadsområde ska utvecklas till en "hotspot", är initialt låga priser på bostadsmarknaden. Områden med låga eller medellåga Q-värden anser jag därför borde betraktas som en tillgång för kommunen eftersom de på så sätt kan erbjuda ett utbud av begagnade hus. Genom olika insatser i stadsmiljön kan dessa områden göras mer attraktiva och bli ett mål för en riktad flyttning, och eftersom detta är ett sätt att utnyttja befintliga resurser och ett sätt att bygga "tätt", tycker jag också att denna typ av stadsplanering är förenlig med en hållbar stadsutveckling. Jag tror också att det finns en stor förutsättning för att de låga investeringar som görs i boendet i dessa områden har möjlighet att återbetala sig i framtiden, eftersom husens marknadsvärde höjs i takt med att områdets attraktivitet ökar. Denna värdestigning antar jag framför allt är sannolik att uppnå i tätorter som är eller har potential att utvecklas till en hotspot.

Tobins Q är ett verktyg för att analysera marknaden för småhus. Jag anser att det är ett användbart verktyg eftersom småhus tenderar att locka småbarnsfamiljer, vilket gör att jag bedömer att det framför allt är denna boendeform som krympande städer borde fokusera på i ambitionen att skapa attraktiva bostadsområden. Enligt livscykelteorins koppling till boendet anser jag också att det är större chans att en person som bor i ett småhus väljer att stanna kvar på orten en längre tid än en person som bor i lägenhet.

I strävan att locka eller hålla kvar de flyttningsbenägna invånarna i åldersgruppen 20-29 år tycker jag att det viktigt för kommunen att även kunna erbjuda mindre boendeformer. Lägenheter bör också kunna erbjudas till äldre personer som vill flytta till ett mindre boende. Genom att uppmuntra äldre personer som bor i villa att flytta till lägenhet frigör man också nya bostäder till småbarnsfamiljerna. Tobins Q visar inte var det är ekonomiskt fördelaktigt att bygga flerbostadshus, men i ambitionen att uppnå en hållbar stadsutveckling förespråkar jag att dessa i första hand uppförs i centrumkärnan i syfte att förstärka denna.

I den kartläggning av strategier för att öka befolkningen som Glesbygdverket genomförde 2007, var den vanligaste strategin att

marknadsföra kommunen på olika sätt. Det sker i första hand genom att konkurrera med andra kommuner genom att erbjuda bättre livsmiljö och ett mer kvalitativt boende. Enligt rapporten är därför en av de vanligaste metoderna att locka till sig nya invånare att erbjuda attraktiv tomtmark i kommunen. Ur ett hållbarhetsperspektiv kan det dock vara problematiskt för en krympande ort med sjunkande invånarantal att expandera istället för att utnyttja de resurser som redan finns. En stadsplanering som är fokuserad på tillväxt anser jag därför inte vara en hållbar stadsutveckling för många krympande orter. Detta betyder dock inte att planeringen bör upphöra - tvärtom bör stadsplaneringen intensifieras. Men istället för att fokusera på att expandera bör man satsa på att utnyttja befintliga resurser och över tid skala bort de strukturer som inte är kostnadseffektiva.

Boverkets begrepp "ekonomisk kvalitetstillväxt" och Floridas teorier om den "kreativa klassen" innebär att kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och befolkningsökning kan omvärderas. Genom att locka "rätt" sorts människor till kommuner kan man uppnå tillväxt trots att befolkningens mängden minskar. Jag anser dock att krympande orter inte bör och eller har råd att inrikta sig endast mot höginkomsttagare för att öka sina skatteintäkter, i framtiden kommer all form av arbetskraft behövas för att kommunen ska kunna bedriva sin verksamhet. Man bör dock i största mån försöka skapa kreativa miljöer för att locka "kreativa" människor som kan starta nya företag, och detta tror jag fungerar bättre om man väljer att utveckla de existerande strukturerna, det historiska arv och den identitet som orten vilar på. Genom stadsförnyelseprojekt kan även kreativa personer "födas" inom orten när de stimuleras och känner att orten är på framfart.



### 3. Ortsanalys

Detta kapitel baseras till större delen på Boverkets rapport *Lär känna din ort!* där författarna delar ortsanalysen i tre delar; analys av platsen, analys av platsen som livsmiljö och analys av ortens roll och förhållande till omgivningen. Kapitlet som presenterar modeller för att analysera platsen, bygger till större del på de norska *Stedsanalyserna*, men lyfter även den danska SAVE-metoden (Boverket 2006).

Ortsanalyser används för att öka förståelse för orten. Trots namnet är analysmetoden inte begränsad till orter utan kan även användas till allt från att undersöka mindre stadsdelar, till att analysera stora regioner. Enligt Boverket är ortsanalysen en viktig komponent för att kunna uppnå en hållbar stadsutveckling då den ökade kunskapen ger förutsättningar för att bättre kunna utnyttja de resurser man har, och samtidigt upptäcka de resurser man saknar. Eftersom orter skiljer sig från varandra och syftet med analysen är olika från fall till fall, är det dock upp till kommunen att välja vilken metod de ska använda sig av: "Det är den aktuella platsens förhållanden, förutsättningar och vad man vill veta som styr valet av analysmetod" (Boverket 2006, s. 33). Om flera kommuner väljer att analysera sina orter är det också lättare att finna nya samarbeten inom och mellan kommuner. Genom den ökade kunskapen skapar kommunen ett handlingsutrymme inför framtiden. I arbetet med att framställa ortsanalyser det viktigt att föra en bred dialog mellan politiker, planerare och allmänheten. Genom att skaffa sig en gemensam bild av orten är det lättare att förstå dess brister och tillgångar, och därmed underlättar det arbetet med att anta en möjlig utvecklingsplan för orten som alla accepterar (Boverket 2006).

#### 3.1 Analys av platsen

Den danska SAVE-analysen (Survey of Architectural Values in the Environment), som använts sedan slutet av 1980-talet, är en metod för att kartlägga och registrera värdefulla byggnader och stadsmiljöer. SAVE-metoden används på samma sätt i hela landet vilket gör det möjligt att jämföra olika kommuner med varandra. Metoden undersöker hur vi upplever och tolkar staden genom att lyfta fram bebyggelsens visuella egenskaper, historiska värden och sammanhang. Resultaten från analysen presenteras i form av en "Kommuneatlas" som huvudsakligen består av bilder och kartor (Boverket 2006).

I Norge började man under tidigt 1990-tal diskutera åtgärder för att kunna förändra många norska tätorter som genom år av rivningsarbeten och nybyggnation utan hänsyn till befintlig bebyggelse, förlorat mycket av sin karaktär och identitet. Arbetet resulterade år 1993 i en handbok om stedsanalys som ett led i att utveckla den "goda staden". Till skillnad från den danska metoden består stedsanalysen inte bara av en typ av analysmetod, utan av de sex metoder som presenteras i figur 3.1a, där SAVE-metoden ingår som en. Det är upp till den som utför analysen att välja den metod som lämpar sig bäst till den ort eller landsbygd som man väljer att undersöka. Valfriheten gör att stedsanalysen inte är enhetlig över hela landet som SAVE-metoden vilket kan göra det svårt att jämföra resultaten från olika analyser med varandra (Boverket 2006).

Enligt *Veileder Stedsanalyse* är det ofta lämpligt att tillämpa flera av analysmetoderna för att kunna undersöka stadens och landskapets olika dimensioner. För att därefter strukturera resultaten från analyserna bör en stedsanalys alltid innehålla följande fyra teman: landskap- och naturförutsättningar, historisk utveckling, bebyggelsestruktur och enskilda byggnader, anläggningar och andra element. Stadens historiska utveckling är grundläggande för att förstå själva staden. Detta tema överbrygger därför de andra tre ämnena som huvudsakligen ska beskriva stadens fysiska form. Analysen spänner över flera nivåer, från det stora landskapet till detaljer i enskilda byggnader, och dessa nivåer sätts också i förhållande till varandra. Stedsanalysen ska sammanfattningsvis vara ett verktyg för att analysera de fysiska formerna som omger människan, men analysen syftar också till att öka förståelsen för själva principerna bakom det observerbara och det som gör att vår omgivning ser ut som den gör (Miljøvern departementet 1993).

## 3.2 Platsen som livsmiljö

Eftersom den bebyggda miljön är människans närmaste livsmiljö lyfter Boverket fram vikten av att studera det sociokulturella samspelet i ortsanalysen, det vill säga hur människan och individer påverkas av den miljö de lever i och hur det formar stadslivet. Med utgångspunkt från de 15 nationella miljö kvalitetsmålen i "God bebyggd miljö" som Riksdagen antog 1999 formuleras vissa mål för hur stadsmiljön bör se. Målet är bland annat att skapa en stad med blandade funktioner för att forma levande miljöer. Det ska finnas en närhet till kommunikationer och olika former av service, och det ska vara god tillgänglighet till grönytor och rekreationsområden. Det är också viktigt att undersöka hur offentliga platser fungerar för att främja möten mellan invånarna och ge utrymme för ett rikt kulturliv, eftersom det skapar attraktiva städer. Analyser av platsen som livsmiljö görs bäst genom att skapa en dialog med människorna som lever i staden genom exempelvis intervjuer, rundvandringar och enkäter. Eftersom vardagslivet skiljer sig från person till person är det viktigt att dialogen förs med alla samhällsgrupper (Boverket 2006).

## 3.3 Ortens roll och förhållande till sin omgivning

Sveriges 1936 tätorter består alla av en unik kombination av bostäder, arbetsplatser, infrastruktur, handelsetableringar och övriga beståndsdelar som tillsammans bygger upp stadslandskapet. Genom att jämföra tätorter med varandra kan man urskilja varje orts unika sammanställning och därmed göra det möjligt att identifiera ortens problem och förutsättningar. Enligt *Lär känna din ort!* är en jämförelse av olika tätorter användbart för att bestämma ortens kvantitativa utbud, som exempelvis tillgång till järnväg, flygplats eller högskola. Men genom att koppla olika tätorter till varandra kan man också undersöka den förställning vi har om en enskild ort. Tätortens upplevda samband i omgivningen har, liksom de fysiska sambanden, stor betydelse för ortens utveckling (Boverket 2006).

För att undersöka vilken roll en tätort spelar inom en region och lyfta fram ortens potential att konkurrera om invånare och investeringar, kan man enligt Boverket exempelvis använda sig av SWOT-analys. Denna analysmodell gör det möjligt att identifiera ortens styrkor, svag-

**(Figur 3.1a) De sex analysmetoderna som presenteras i *Veileder Stedsanalyse* är följande:**

- **Natur- och landskapsanalys:** fokuserar på landskapet som natur, form och kultur. Analysen används som underlag till stedsanalyser eller komplettering till andra analysmetoder. Landskapsanalysen bygger på Kevin Lynch metod och lyfter fram visuella och meningsbärande element i landskapet, som exempelvis skala, rumslighet, gränser och landmärken. Även ekologiska aspekter som hydrologi, klimat och fauna behandlas. Natur- och landskapsanalysen delas vanligen upp i analys av landskapskaraktärer där landskapet delas in i olika områden, och analys av grönsstrukturer som behandlar strukturer av små och stora grönområden inom staden och natur- och kulturlandskap som omger bebyggelse.

- **Kulturmiljöanalys:** syftar till att beskriva hur kulturmiljöer och kulturminnen växt fram i orten genom historien. Analysen har som syfte att bevara kulturhistoriska områden men också ge förutsättningar för hur man kan anpassa ny bebyggelse i den gamla.

- **SAVE-metoden:** är densamma metod som används i Danmark.

- **Estetisk byutformning** används för att få en översikt över platsens visuella särdrag för att ge riktlinjer för ny bebyggelse. Analysmetoden sker i tre steg: (1) Registrering av platsens lokalisering, historia och problem. (2) Karaktärisering av platsens särdrag. (3) Riktlinjer för vilka särdrag som ska prioriteras.

- **Kvalitativ stedsanalyse:** Metoden försöker beskriva orten/platsen som den faktiskt framträder med rumstrukturer och karaktärer. Den bygger på Norberg-Schultz fenomenologiska stedsteori som går ut på att liv och plats är en enhet som kommer till uttryck i platsens identitet. Landskapet är det element som först och främst bör analyseras. När bebyggelsen svarar eller tolkar landskapet bildar det en enhet som skapar platsens identitet.

- **Realistisk byanalys:** försöker beskriva platsens arkitektur utan att ge normativa värderingar. I analysen betraktas den fysiska miljön som ett resultat av en produktionsprocess. Genom att undersöka processen kan man också förstå platsen. Eftersom analysen försöker beskriva platsen som den mätbart framträder och är den därmed en "realistisk" analys. Analysen sker i fyra hierarkiska steg: (1) Historisk utveckling; (2) Överordnade strukturella element; (3) Bebyggelseelement; (4) Avgränsning i enhetliga områden.

(Miljøvern departementet 1993)



heter, möjligheter och hot (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats). De två första parametrarna är användbara för att analysera styrkor och svagheter inom staden och därmed dess konkurrenskraft. Genom att undersöka möjligheter och hot kan man undersöka ortens utvecklingspotential och vilka åtgärder som måste vidtas för att tillväxten inte ska stagnera (Boverket 2006).

### 3.4 Avslutande reflektion - Analysmodeller att tillämpa i krympande städer

#### 3.4.1 Analysmodeller för att undersöka platsen

I tidigare kapitel lyfte jag fram betydelsen av att de stadsförnyelseprojekt som man genomför i krympande orter ses som ett utvecklingsprojekt hellre än ett rivningsprogram. De förändringar man gör bör vara ett nytt kapitel i ortens historia istället för ett steg tillbaka. För att detta ska vara möjligt är det viktigt att öka förståelsen för orten och undersöka varför den ser ut som den gör. Många av de analysmetoder som tillämpas i Norge anser jag därför vara användbara i ortsanalyser av krympande städer.

Liksom *Veileder Stedsanalyse* anser jag att utgångspunkten för ortsanalysbör vara ortens historiska utveckling som framställs genom en realistisk byanalys. Att göra den breda analys som *Veileder Stedsanalyse* föreslår tror jag kan vara svårt i vissa städer, eftersom den mängd information som krävs kan vara otillgänglig eller saknas, och arbetet kräver en stor organisation. För den här uppsatsen kommer jag att göra en begränsad analys, där syftet förutom en ökad förståelse för ortens historia, är att kunna förstå principer som orten växt efter och identifiera händelser som varit avgörande för ortens utveckling. Genom att betrakta den fysiska miljön som en del av en process tror jag att det är lättare att acceptera förändringar i framtiden.

Undersökningen av den historiska utvecklingen bör följas av en natur- och landskapsanalys likt den som föreslås i *Veileder Stedsanalyse* (1993). Eftersom bebyggelsen har uppstått i landskapet anser jag att en ort som krymper bör ersättas av den landskapskaraktär som omger tätorten för att marken på så sätt ska kunna återgå till sitt "ursprung". Genom att fläta samman bebyggelse som avvecklats med den landskapskaraktär som ligger i direkt anslutning till området, undviker man att skapa onaturliga hållrum mellan stad och det omgivande landskapet. I analysen bör därför landskapskaraktärer utvärderas för att kunna uppätta strategier för hur dessa kan ersätta bebyggelse.

Likt naturlandskapet som omger orten anser jag också att grönområden som finns inom orten kan spela en strukturbildande roll och därigenom bidra till att skapa en positivare stadsbild samtidigt som man skapar attraktiva ytor för rekreation. I natur- och landskapsanalysen bör gröonstrukturers lokalisering, form och funktion lyftas fram för att undersöka hur grönområdena kan utvecklas, knytas samman och bidra till en attraktivare stadsbild.

För att skydda och bevara kulturhistoriska miljöer och byggnader anser jag att en identifiering av dessa borde ingå i en ortsanalys för krympande städer. Analysen är en metod för att lyfta fram de element som har en betydelse för ortens identitet. För att undvika att dessa platser går förlorade på grund av den stagnation som befolkningsminskningen



medför anser jag att det är viktigt att undersöka om det är möjligt att koncentrera ortens utveckling kring eller i dessa miljöer för att på så sätt garantera att de bevaras. Vid en analys av kulturhistoriska miljöer bör områdets struktur kartläggas för att på så sätt undersöka hur dessa platser kan utvecklas eller anslutas till ny bebyggelse utan att några kulturhistoriska miljöer går förlorade.

### 3.4.2 Analysmodeller för att undersöka platsen som livsmiljö

Utöver de kulturhistoriska miljöerna och byggnaderna finns det många andra byggnader och områden som fyller funktioner för invånarna, och som därmed är viktiga att analysera. Detta är platser som spelar en viktig funktion för livsmiljön, som invånarna använder eller passerar i sin vardag. Eftersom relationerna till dessa platser skiljer sig från person till person är det problematiskt att värdera de olika platsernas roll för stadslivet. En vidare analys av dessa platser bör därför ske med medborgarnas deltagande.

Invånarens subjektiva bild av staden anser jag dock kunna innebära ett visst hinder för utvecklingen av orten eftersom det finns en risk att medborgarens egenintresse begränsar en vision för hur orten kan förändras. Som ett inledande skede till en analys om stadslivet anser jag därför att det är möjligt att göra en generell bedömning av vilka byggnader och platser som är centrala i invånarnas vardag. Detta kan göras utifrån kartor, kommunala dokument och besök på plats. I denna analys anser jag det är viktigt att bestämma platsens funktion, geografiska läge och platsernas förhållanden till varandra. Platserna bör delas upp i *primära byggnader och områden*, som är platser som invånarna antas besöka dagligen eller flera gånger i veckan som exempelvis skolor, butiker, kommunikationsnoder och större arbetsplatser. Därefter registreras *sekundära byggnader och områden*, som är platser som invånarna antas besöka en gång i veckan eller en gång i månaden som exempelvis bibliotek eller biograf. Genom att sammanställa dessa två kategorier anser jag att det är möjligt att identifiera vilka större områden som är centrala invånarnas liv. Platsernas lägen i förhållande till varandra gör det också möjligt att göra antaganden om vilka rörelsestråk som är viktiga för stadslivet.

### 3.4.3 Analysmodeller för att undersöka platsen i förhållande till sin omgivning

Genom att undersöka tätortens roll i regionen är möjligt att kartlägga vilka kvalitéer som är unika för orten och vad som bör prioriteras för att kunna konkurrera om invånare. I en ortsanalys för krympande städer anser jag därför att en SWOT-analys av staden bör ingå. För att göra analysen mer användbar anser jag att den bör anpassas efter den utvecklingsstrategi som man tror har störst potential att realiseras. Utifrån föregående kapitel finner jag att det framför allt är skapandet av attraktiva boendemiljöer som är den strategi krympande städer bör använda sig av. Därför anser jag att man i denna SWOT-analys bör fokusera på att identifiera de kvalitéer som orten har för att skapa dessa boendeformer. Variabeln svaghet kan användas för att bestämma de brister som potentiella inflyttare kan lyfta fram inför en eventuell flytt. I analysens andra del bör man försöka identifiera ortens möjlighet att utveckla sina kvalitéer och finna nya som kan attrahera inflyttare eller invånare att stanna kvar. I denna del ingår också att urskilja de hot som finns mot dessa styrkor. Exempelvis kan det vara intressant att undersöka om tätorter i närheten försöker marknadsföra samma kvalitéer och därmed utgöra en konkurrent om eventuella inflyttare.

Ett viktigt moment för SWOT-analysen är att bestämma den region som man jämför orten med. För att resultaten från denna analys ska bli användbara anser jag att man huvudsakligen bör begränsa SWOT-analysen till det geografiska område i vilket den krympande orten konkurrerar om befolkningen.

#### 3.4.4 Sammanfattning

Med bakgrund av de presentationer av analysmodeller från *Lär känna din ort!* och *Veilder Stedsanalyse* presenteras avslutningsvis ett antal metoder som jag anser, tillsammans med parametrar från nästa kapitel, bör ingå i en ortsanalys för krympande städer:

- *Analys av ortens historiska utveckling*
- *Natur- och landskapsanalys*
- *Kulturmiljöanalys*
- *Analys av viktiga platser och funktioner*
- *Analys av infrastruktur och kommunikationer*
- *SWOT-analys*



## 4. Ortsanalys för krympande städer

### 4.1 Realistisk trendanalys

I min mening kan en hållbar stadsplanering aldrig baseras på ett framtidsscenario som inte är realistiskt. Därför bör en Ortsanalys för krympande städer alltid inledas med en analys som beskriver pågående trender i kommunen för att på så sätt förstå i vilken riktning kommunen är på väg. Trendanalys finns beskrivet i Boverkets *Lär känna din ort!* där en trend definieras som "flera signaler som tillsammans ger upphov till en långsiktig förändring i till exempel intressen, behov och attityder" (Boverket 2006, s. 45). Genom att analysera staden ur ett långsiktigt perspektiv är det lättare att bortse från tillfälliga förändringar som annars kan spela en stor roll i kommunens kalkyler. För att trendanalysen ska ge resultat som är realistiska anser jag att den först och främst bör bygga på statistik. I framställningen av en realistisk trendanalys anser jag därför att man bör försöka skapa sig en objektiv bild av de trender som pågår. Informationen bör således hämtas från mer oberoende källor än kommunens, som exempelvis SCB, länsstyrelser eller landssting. Förutom statistisk information anser jag även att det är viktigt att studera regionala utvecklingsplaner för att undersöka hur de påverkar tätorten, och hurvida de planer som finns är förenliga med kommunens egna utvecklingsstrategier.

De resultat som framställs genom en realistisk trendanalys bör därefter jämföras med kommunens visioner för tätorten, och användas för att undersöka om de strategier som finns är realistiska att genomföra, eller om kommunen bör omvärdera sina visioner. Med hjälp av resultaten från analysen är det sedan möjligt att justera kommunens siffror till ett mer realistiskt framtidsscenario. Utifrån de trender som avslöjats i trendanalysen är det slutligen möjligt att författa ett antal punkter som kan fungera som en problemformulering för den fortsatta Ortsanalysen.

### 4.2 Analys av bostadsmarknaden

I kapitel 2 beskrevs livsmiljöns betydelse för människors benägenhet att flytta. Den främsta utvecklingsstrategin för krympande städer anser jag därmed vara att erbjuda attraktiva boendeformer kombinerat med en lockande livsmiljö. En Ortsanalys för krympande städer bör därför innehålla en analys av den lokala bostadsmarknaden för att på så sätt kunna ge förslag på hur den kan utvecklas. Denna analys anser jag bör delas in i tre steg där man i det första steget undersöker potentialen i den lokala bostadsmarknaden. Baserat på en undersökning av bostadsområdets marknadsvärde identifieras i det andra steget eventuella mikrolägen för nyproduktion, och i det tredje eventuella områden som bör utvecklas till attraktiva bostadsområden.

#### 4.2.1 Hotspots

Många av de orterna som undersöks i studien *På spaning efter "hotspots" i norra Sverige* (Magnusson & Turner 2006) liknar den situation som råder i många krympande städer, och det vore därför intressant att undersöka om den aktuella orten är eller har potential

att utvecklas till en så kallad "hotspot". För att försöka tyda de trender som pågår bör man applicera de frågor som presenteras i figur 4.2.1a som är baserade på de slutsatser som lyfts fram i *På spaning efter "hotspots" i norra Sverige*.

Djupgående analyser av de sociala och ekonomiska analyserna på bostadsområdesnivå kan vara svåra att genomföra om man inte har tillgång till databaser som Geoswede (vilket jag inte har haft i detta arbete). Genom att bland annat studera den offentliga statistik som SCB tillhandahåller anser jag dock att det är möjligt att undersöka om den aktuella orten visar tendenser på att vara eller håller på att utvecklas till en "hotspot". För att kunna svara på dessa frågor är det först viktigt att bestämma inom vilket geografiskt område som man bör genomföra jämförelsen. Storleken på det studerade området kommer troligen att variera beroende på i vilken del av Sverige som man genomför studien, eftersom befolkningstätheten och ortsstrukturen ser olika ut i olika delar av landet. Liksom för SWOT-analysen anser jag att man först och främst bör studera det geografiska område inom vilket den krympande orten anser sig konkurrera om befolkningen. Genom att bestämma ett geografiskt område blir studien mer hanterbar eftersom mängden data begränsas.

#### 4.2.2 Mikrolägen för nybyggnation

Undersökningen av hurvida kommunen är eller har potential att utvecklas till en "hotspot" bör följas av en undersökning av Tobins Q i kommunen. Inom en kommun kan skillnaderna vara stora och även om det genomsnittliga q-värdet för kommunen är lågt, kan det finnas områden där det fortfarande är lönsamt att bygga. Inom svaga bostadsmarknader borde det därför vara intressant att försöka urskilja dessa mikrolägen och försöka förstå varför de är populära.

I studien *Köpa eller bygga nytt?* härstammar datan för beräkningarna av Tobins Q från två källor; lantmäteriets register över fastighetsförsäljningar och SCB:s statistik för produktionskostnader för småhus. Genom att dela marknadspriset per kvadratmeter med produktionskostnaden per kvadratmeter (se figur 4b) kan författarna fastställa Q-värdet för olika bostadsområden i länet (WSP 2010). Denna metod möjliggör en identifiering av mikrolägen inom kommunen som genererar höga försäljningspriser och därmed gör området intressant för nybyggnation. För att beräkningen ska vara möjlig är det dock en förutsättning att det finns registrerade försäljningar inom det aktuella området. I rapporten beskrivs ett Q-värde över 1 som avgörande om en nybyggnation är lönsam. Magnusson & Turner hävdar dock i *På spaning efter "hotspots" i norra Sverige* att ett Q-värde på 0,8 räcker för att ett område ska anses vara intressant för nybyggnation. Detta beror på att varje hus har unika attribut som påverkar försäljningspriset, därför bör det kritiska Q-värdet regleras till 0,8 för att undvika felberäkningar (Magnusson & Turner 2006).

Genom en beräkning av Q-värdet enligt WSP:s modell anser jag att det är möjligt att identifiera intressanta mikrolägen i krympande städer. I identifieringen av mikrolägen anser jag dock att områden som visar på Q-värden över 0.6 och som har liknande kvalitéer bör lyftas fram eftersom dessa kan utgöra potentiella mikrolägen i framtiden. Exempelvis har förbättrad kollektivtrafik enligt *Köpa eller bygga nytt?* (2010) positiv påverkan på Q-värdet och tillsammans med olika stadsförnyelseprojekt anser jag att Q-värden för dessa områden i framtiden kommer att stiga över 0.8. En sådan ökning av

**(Figur 4.2.1a) Genom besvara följande frågor anser jag att det är möjligt att ge svar på om den aktuella orten är eller har potential att utvecklas till en "hotspot":**

(1) Har kommunen ett relativt lågt pris på småhus? Är det lägre än småhuspriserna i övriga regionen?

(2) Är prisutvecklingen på småhus större i kommunen än i övriga regionen? Har utvecklingen stigit efter en speciell tidpunkt?

(3) Är inflyttningen till kommunen större än i övriga regionen? Har utvecklingen ökat efter en speciell tidpunkt?

(4) Är det förhållandevis unga människor som flyttar till kommunen? Förändrar inflyttarna ålderstrukturen i kommunen?

(5) Är utbildningsnivå i kommunen högre än i övriga regionen, eller har den ökat efter en speciell tidpunkt?

(6) Är medelinkomsten i kommunen högre än i övriga regionen, eller har den ökat efter en speciell tidpunkt?

(7) Karakteriseras orten av speciellt höga rekreationsvärden eller andra element som anses höja dess attraktivitet?

**(Figur 4b) Beräkningsmodell för mikrolägen:**

$$\frac{\text{Försäljningspris per m}^2}{\text{Produktionspris per m}^2} = \text{Q-värden över } 0.8 (0.6)$$

Q-värdet anser jag framför allt vara sannolik att inträffa om tätorten är eller har potential att utvecklas till en "hotspot".

Eftersom Tobins Q bygger på registrerade försäljningar inom ett visst område, är det inte möjligt att räkna ut ett Q-värde för de områden som ännu är obebyggda, eller de områden där inga försäljningar ännu har skett. I ambitionen att finna lägen som kan vara intressanta för nybyggnation, tycker jag att ortsanalysen även bör innehålla en undersökning av potentiella mikrolägen. Genom att identifiera de kvaliteter som utmärker närliggande mikrolägen, och sedan markera ut de obebyggda områden som har samma egenskaper, kan kommunen kartlägga mark som i framtiden kan vara intressant för nyproduktion.

### 4.2.3 Utvecklingsområden

Enligt Eskilsson är det endast 30 % av de svenska kommunerna som visar på ett Q-värde över 1 (Eskilsson 2008). Eftersom 70 % av landets kommuner visar på ett Q-värde under 1 anser jag att sannolikheten är stor att många kommuner har få eller helt saknar mikrolägen med ett värde över 0,8.

Inom områden med låga Q-värden är det i teorin billigare att köpa ett begagnat hus istället för att bygga ett nytt. Jag anser därför att tätorter som innehåller sådana områden har en stor potential att kunna erbjuda billiga bostäder. Genom att kommunen satsar på dessa områden och gör dem mer attraktiva kan dess Q-värde öka med tiden. Därmed blir områdena mer intressanta för dem som vill köpa en bostad till lågt pris och sedan göra vinst på sin investering vid en framtida försäljning. Strategier för att göra området mer attraktivt anser jag exempelvis kan vara att förbättra kommunikationerna, förstärka förbindelserna till andra områden eller öka den kommunala verksamheten i området.

(Figur 4c) Beräkningsmodell för utvecklingslägen:

$\frac{\text{Försäljningspris per m}^2}{\text{Produktionspris per m}^2} = Q\text{-värden } 0.2 - 0.6$
---

För att göra en analys av områden med låga Q-värden anser jag att det är möjligt att använda sig av samma metod som vid analysen av mikrolägen för nyproduktion. I identifieringen av utvecklingslägen bör man lyfta fram bostadsområden med Q-värden mellan 0.2 och 0.6 (se figur 4c). Genom att beakta de olika värdena kan kommunen finna en strategi för vilka områden man bör utveckla först. En registrering av låga Q-värden i en stad ger också indikationer på vilka områden som är minst attraktiva i staden, vilket därmed kan ge kommunen en antydning om vilka områden som kan vara aktuella för en eventuell avveckling.

## 4.3 Konstruktion av ortsanalys för krympande städer i Sverige

Baserat på mina ställningstaganden från kapitel 3 och 4 anser jag att en ortsanalys för krympande städer bör delas in enligt följande modell:

1. Inledande fakta om orten
2. Problemformulering (trendanalys)
3. Historiska utveckling
4. Natur- och kulturlandskap



5. Kulturhistoriska miljöer och byggnader
6. Mötesplatser och funktioner
7. Infrastruktur och kommunikationer
8. Bostadsmarknad ("hotspots", mikro- och utvecklingsområden)
9. Ortens roll i förhållande till sin omgivning (Swot-analys)
10. Slutsats och ställningstagande

De problem som en ortsanalys för krympande städer lyfter fram är inte bara begränsade till orter med befolkningsminskning. Ensidiga eller svaga bostadsmarknader förekommer även i orter med balanserad eller ökande befolkning. Därför anser jag att denna modell av ortsanalys även är användbar för växande städer.

## 5. Fallstudie Karlsborg

Detta kapitel utgörs av en ortsanalys av tätorten Karlsborg i Västra Götalands län. Karlsborg har valts som fallstudie eftersom orten ligger mitt i den södra delen av Sverige, vilket visar att problematiken med krympande orter är aktuell mitt i de mest befolkningstäta delarna av landet. Karlsborg har även valts eftersom den ortsanalys som formulerats i föregående kapitel, även anses vara användbar för svagt växande orter. Karlsborgs kommun har efter en långtgående trend av befolkningsminskning, lyckats balansera antalet invånare och planerar nu för en utbyggnad. Detta uttalas i bland annat visionsprogrammet *Vision 2020* och den nya *Översiktsplan 2020 Karlsborgs kommun* (här efter *Översiktsplan 2020* författ. anm.). I min mening befinner sig kommunen nu i ett avgörande skede. Den utbyggnad som presenteras i de två dokumenten kan innebära att kommunen lyckas uppnå en betydande tillväxt, men den kan också leda till att dyra felinvesteringar görs som omöjliggör en hållbar stadsutveckling. Ortsanalysen har därför till syfte att utvärdera kommunens planer, och presentera en alternativ utvecklingsstrategi baserad på de resultat som analysera utvisar.

I analysen fokuserar jag på att i första hand undersöka tätorten Karlsborg, men i studien är det oundvikligt att även behandla kommunen Karlsborg, eftersom mycket av den information och de utvecklingsstrategier som finns behandlar kommunen som en enhet. I analysen avses med "Karlsborg" själva tätorten och med "Karlsborgs kommun" eller "kommunen" avses det geografiska området Karlsborgs kommun eller, politiska organisationen Karlsborgs kommun. Varje delanalys sammanfattas i ett antal ställningstagande som kommunen kan utgå ifrån.

### 5.1 Karlsborg idag

Karlsborgs kommun bildades 1971 genom en sammanslagning av dåvarande Karlsborgs kommun och delar av Mölltorps och Udenäs kommuner. Centralorten Karlsborg är den största orten i kommunen och de flesta av kommunens verksamheter är förlagda dit. Orten Karlsborg fick sitt namn efter Karlsborgs fästning, och än idag är orten präglad av Försvarsmaktens verksamheter som står för ca 30 % av kommunens drygt 2900 arbetstillfällen (Karlsborgs kommun 2012a). Karlsborgs kommun har sedan 2009 arbetat med *Vision 2020* som är tänkt att användas som en vägvisare för kommunens utveckling fram till år 2020. *Vision 2020* har sedan blivit utgångspunkt för *Översiktsplan 2020* som är tänkt att fungera som ett verktyg för att förverkliga kommunens vision. Dessa två dokument formulerar tillsammans den strategi som Karlsborg är tänkt att utvecklas efter fram till år 2020, och det är denna strategi som kommer att bemötas och ifrågasättas i följande ortsanalys.

### 5.2 Problemformulering

#### 5.2.1 Svag befolkningsutveckling

*Vision 2020* inleds med en SWOT-analys där kommunens styrkor och svagheter, och framtida utvecklingsmöjligheter eller hot har studerats. De styrkor som lyfts i analysen är det omväxlande landskapet, rik kul-

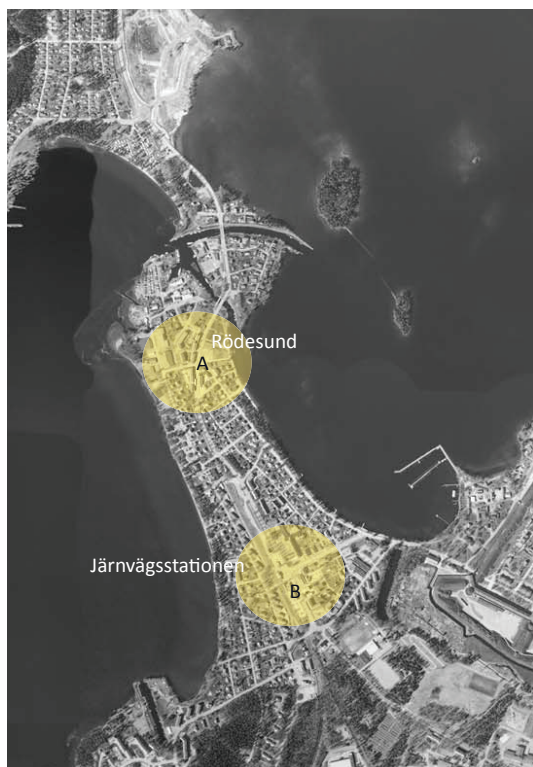


**Figur 5.1a. Orienteringskarta för Karlsborgs tätort.**

turhistoria, låg arbetslöshet och varierad bostadsmarknad. Bland de svagheter som lyfts fram märks framför allt befolkningsminskningen och den skeva åldersstrukturen. Trots den långtgående trenden med negativ befolkningsutveckling är det första delmålet i *Vision 2020* att antalet invånare i kommunen ska växa till över 7000 år 2020 (Karlsborgs kommun 2012a).

Enligt SCB:s befolkningsstatistik minskade Karlsborgs invånarantal med 1030 personer mellan åren 1960-2010. Detta innebar en minskning från 4581 till 3551 vilket motsvarar drygt 30 % av befolkningen. Karlsborgs kommun minskade under samma period från 9667 invånare till 6752 invånare. Kommunen har ett positivt flyttningsnetto men åldersstrukturen bland invånarna innebär en förhållandevis hög andel äldre och en låg andel i fertil ålder, vilket har bidragit till att fler avlider än föds i kommunen. I Karlsborgs kommun är 55 % av befolkningen över 45 år och 26 % över 65 år. Motsvarande siffror för riket är 44 % respektive 18 % (SCB 2012a). Befolkningsminskningen i kommunen som var särskilt stor under 1960-talet och tidigt 1990-tal, har under de senaste åren bromsats upp något. Enligt Västra Götalandsregionens prognoser kommer befolkningsminskningen i kommunen avstanna inom de närmaste åren och år 2020 beräknas antalet invånare i kommunen vara 6759 personer (Västra Götalandsregionen 2012b).





Figur 5.2.2a Karlsborgs två centrum



(A) Rödesunds torg.



(B) Centrumbildning vid järnvägsstationen.

Ett invånarantal på över 7000 som Karlsborgs visionsprogram planerar för, är alltså högre än de befolkningsprognoser som gjorts och kommer i min mening vara svår att uppnå med hänsyn till den pågående befolkningstrenden i kommunen. Enligt SCB hade Karlsborgs kommun 6724 invånare den 30 juni 2012 (SCB 2012a) vilket innebär att kommunen måste växa med drygt 4,1 % eller 37 personer per år fram till år 2020. Med tanke på att 55 % av befolkningen i kommunen är över 45 år kommer dock födelsenettot med all sannolikhet att vara negativt även under dessa år.

### 5.2.2 Otydlig centrumkärna

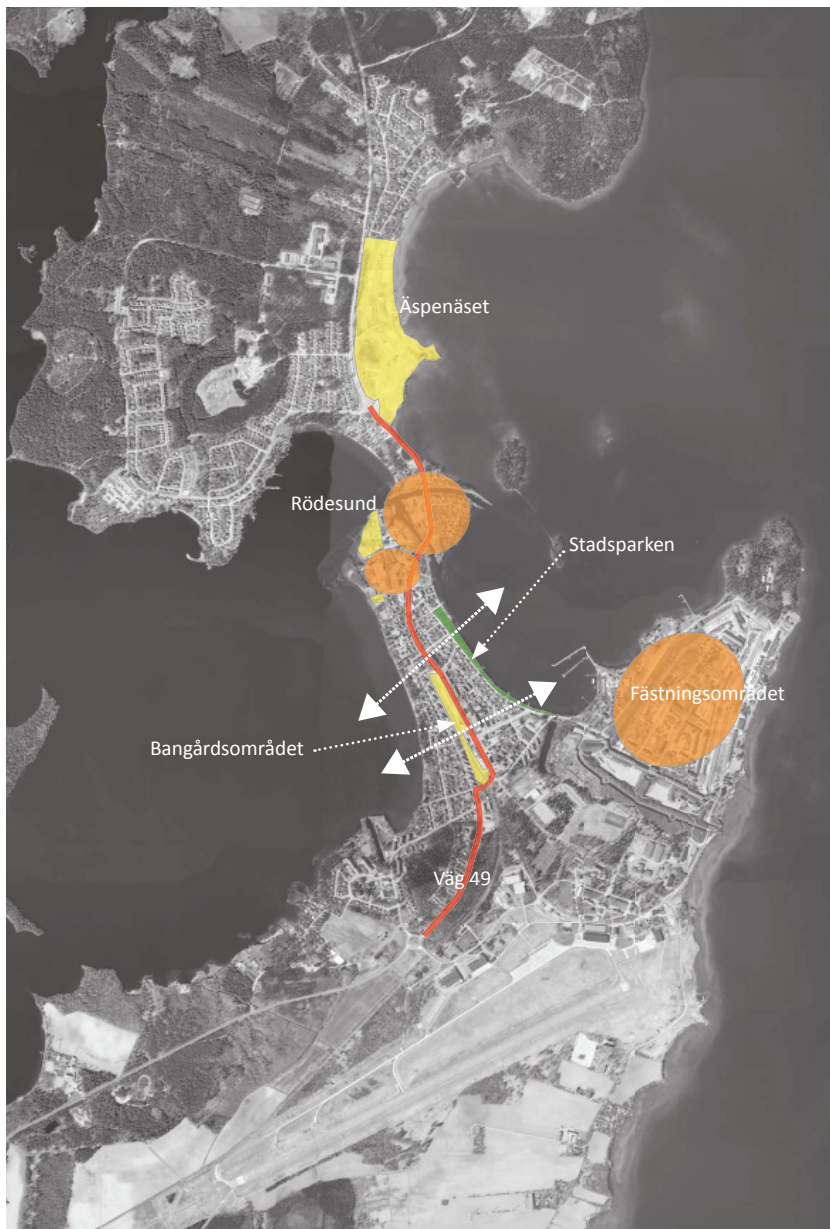
I *Översiktsplan 2020* beskrivs handelns betydelse för den lilla ortens identitet, genom dess funktion som mötesplats och serviceinrättning för invånarna. Handeln i Karlsborg beskrivs som utspridd och de olika centrumbildningarna gör att utbudet känns mindre än vad det faktiskt är. Många arbetspendlar till orter med större utbud och utför sina ärenden där. Den låga köptroheten inom kommunen leder till att service och handel inom Karlsborg har sämre förutsättningar för att utvecklas (Karlsborgs kommun 2012b). Tätortens otydliga centrum beskrivs också i *Vision 2020*, där det uttalas en önskan om att minska genomfartstrafiken på väg 49 som skapar miljö- och säkerhetsmässiga problem och ta till vara på centrumkärnans nära kontakt med vattnet (Karlsborgs kommun 2012a). För att utveckla och knyta ihop stadens centrumbildningar och samtidigt försöka dämpa den tunga genomfartstrafiken föreslås i *Översiktsplan 2020* en utveckling av Storgatan/Väg 49. Genom att skapa tvärkopplingar över vägen anses det möjligt att begränsa höga hastigheter och minska störande buller från trafiken. Samtidigt påpekas trafikens betydelse för handelsetableringar och planerna innehåller därför ett flertal förslag som ska underlätta tillgängligheten till området med bil (Karlsborgs kommun 2012b).

Karlsborgs situation med två centrumbildningar anser jag, liksom beskrivningen i *Översiktsplan 2020*, utgöra ett hinder för utvecklingen av centrumkärnan. Däremot anser jag att det är tveksamt om det är möjligt att sammanlänka dessa centrumbildningar till ett. Storgatan har en betydande roll som länk mellan de olika platserna och en omgestaltning av gatan skulle ge stora positiva effekter för centrumbilden. Avståndet mellan centrumbildningarna är drygt 1 km, och detta anser jag gör det är svårt att röra sig mellan områdena till fots, vilket jag anser är en förutsättning för att skapa en centrumkärna som känns sammanhållen. För att röra sig mellan platserna krävs transportmedel som cykel eller bil vilket förstärker känslan av ett utspritt centrum (se figur 5.2.2a).

### 5.2.3 Utbyggnadsområden

Den tydligaste metoden i *Vision 2020* som är ämnad för att locka inflyttare till kommunen, är att förbättra planberedskapen för att alltid kunna tillgodose de boendeformer som efterfrågas, och då särskilt bostäder med vattenkontakt (Karlsborgs kommun 2012a). I de fyra utbyggnadsområden för tätorten Karlsborg som beskrivs i *Översiktsplan 2020* (se figur 5.2.3a), föreslås tre områden ha en högre exploateringsgrad än villabebyggelse. Ett område, Äspenäset, planeras som ett villaområde vid vattnet och är därmed den utbyggnadsstrategi som bäst följer kommunens vision (Karlsborgs kommun 2012b).

De utbyggnadsområden som föreslås i *Översiktsplan 2020* är utformade i syfte att skapa en hållbar stadsutveckling för kommunen



**(Figur 5.2.3a) Utbyggnadsområden och stadsförnyelseprojekt i tätorten Karlsborg som föreslås i Översiktsplan 2020.**

Inom gulmarkerade område planeras huvudsakligen bostäder, medan områden i orange ska fyllas med bostäder blandade med verksamheter. En omgestaltning av väg 49 genom Karlsborg ska förbättra stadsmiljön i centrum, samtidigt som den tunga genomfartstrafiken begränsas. Nya aktiviteter längs stadsparken ska hjälpa till att stärka centrum samtidigt som nya stråk skapas. Med hjälp av tvärkopplingar över näset ska känslan av en "utspridd" stadsstruktur mildras (Karlsborgs kommun 2012b).

(Karlsborgs kommun 2012b). Vid mitt besök vid Äspenäset den 15 oktober 2012 var 36 av de 96 tomterna i området redan sålda. I sin önskan att öka antalet inflyttare anser jag att det är tveksamt om kommunen kommer att kunna hålla sig till de utbyggnadsområden som föreslås i översiktsplanen och därmed välja bort den populära boendeform som en villa vid vattnet utgör. Kommunen vill öka antalet inflyttare och eftersom en översiktsplan inte är ett juridiskt bindande dokument tror jag att det kommer att vara svårt för kommunen att säga nej om det uppstår intressen för områden som ligger utanför de föreslagna utbyggnadsområdena. En vilja att skapa en långsiktig ekonomisk utveckling i kommunen är inte alltid förenligt med en hållbar stadsutveckling.

Jag anser också att det är tveksamt om de utbyggnadsområden som föreslås kommer att kunna realiseras med tanke på de befolkningsprognoser som lagts fram.

#### 5.2.4 Bristande kommunikationer

Enligt *Vision 2020* anses också ett mer mångfaldigt näringsliv vara viktigt för att utveckla Karlsborg. Kommunen har en arbetslöshet som är lägre än riksgenomsnittet, men kommunen är starkt beroende av Försvarmaktens verksamhet som står för omkring en tredjedel av alla arbetstillfällen. Beroendet av en arbetsgivare gör kommunen känslig för framtida samhällsförändringar och i *Vision 2020* uttrycks därför en



**(Figur 5.2.4a) Skövde lokala arbetsmarknadsområde (LA-område).** Kommunikatio-  
nerna österut begränsas av Vättern. Norr  
och söder om Karlsborg är befolkningstät-  
heten låg och större städer saknas. Väg 49  
förbinder Karlsborg med centralorten Sköv-  
de och E 20 vid Skara. I Skövde finns förbin-  
delser med Stockholm och Göteborg genom  
Västra stambanan.



vision att utveckla näringslivet i kommunen, framför allt inom tjänste-  
sektorn och besöksnäringen. Karlsborg ingår i Skövdes LA-område (se  
figur 5.2.4a) och har en negativ arbetspendling på cirka 300 personer.  
Kommunikationer och bra infrastruktur beskrivs i *Vision 2020* som "av-  
görande för ett samhälles utveckling" och ett av delmålen är därför att  
utveckla riksväg 49 som går mellan Skövde och Karlsborg till ett "eko-  
nomiskt, miljö- och tidsmässigt optimalt stråk" (Vision 2020 2012, s.  
10). Skövde med sina buss- och tåganslutningar spelar en viktig roll  
som kommunikationsnod för Karlsborg. Kollektivtrafiken mellan stä-  
derna består idag av ett 30-tal bussavgångar per dygn på vardagar, och  
ett tiotal på helger och restiden mellan städerna varierar mellan 48  
minuter och en timme (Karlsborgs kommun 2012a).

År 2012 gjorde Västra Götalandsregionen en utredning om det fanns  
potential för att återuppta tågtrafiken på Karlsborgsbanan, som går  
mellan Skövde och Karlsborg. Persontrafiken på järnvägslinjen lades  
ned 1986 och 2003 började Banverket avveckla banan. Enligt rappor-  
ten ställer sig Karlsborgs kommun positiv till att återuppta tågtrafiken,  
medan de andra två kommunerna längs linjen, Skövde och Tibro, pla-  
nerar att avveckla banan för att istället utnyttja marken för bebyggelse  
och nya gång- och cykelbanor. Enligt undersökningen finns det låg po-  
tential för att bedriva godstrafik på banan, medan den tänkbara per-  
sontrafiken ligger i nivå en del andra banor i regionen, vilket skulle möj-



liggöra spårbunden kollektivtrafik. Dock anses bussar kunna försörja stråket Skövde – Karlsborg även i framtiden (Västra Götalandsregionen 2012a).

Rapporten om en potentiell tågtrafik på Karlsborgsbanan visar att det från Karlsborgs sida finns en stark vilja att stärka kommunens kommunikationsmöjligheter medan det bland övriga berörda kommuner finns ett lågt intresse att stärka banden till Karlsborg. Skövdes särställning som arbetsort, handels- och utbildningscentrum och kommunikationssnod för Karlsborg gör att förbindelserna med Skövde är viktiga för tätortens utveckling, men eftersom endast en av tre kommuner anser att det finns potential för att bygga ut förbindelserna tror jag det är osannolikt att det kommer att genomföras något kommunikationsprojekt i framtiden. Karlsborgs begränsade kommunikationer anser jag delvis kan förklaras av stadens geografiska läge med Vättern som utgör en tydlig gräns i öster, och glesbygdsområden i norr och söder. Stadens perifera läge försvårar arbetspendling i någon annan riktning än mot Skövde och Tibro. Tidigare var Karlsborg en viktig länk i transportleden Göta Kanal, men numera ligger orten i periferin vilket innebär att orten förmodligen aldrig kommer att ingå i ett större kommunikationsnät utan förbli en ändhållplats i regionen.

#### 5.2.5 Sammanfattning problemformulering

Utifrån gjord trendanalys har ett antal punkter formulerats som därmed utgör problemformuleringen för den fortsatta ortsanalysen:

- Befolkningsminskning
- Skev åldersstruktur
- Isolerat geografiskt läge
- Begränsade kommunikationer
- Beroende av en arbetsgivare
- Otydlig centrumkärna
- Beroende av Skövde som centralort

## 5.3 Historisk utveckling

### 5.3.1 Fram till 1800-talet

Karlsborgs utveckling är framför allt dokumenterad av Rödesund-Wanäs Hembygdsförening, som i fyra böcker utgivna mellan 1998 och 2004 beskriver hur den förhållandevis unga orten utvecklas från en marknadsplats till en utpräglad garnisonsstad. Historien börjar i *Rödesund mellan Udenäs & Mölltorp* som beskriver utvecklingen vid Rödesund som senare kom att utvecklas till tätorten Karlsborg. Rödesund är det smala sund som sammanbinder Vättern med Botensjön och området var en viktig marknadsplats. Här passerade båtarna som gick mellan Vadstena kloster och Forsviks bruk, och till Rödesund reste lokalbefolkningen för att byta till sig förnödenheter, framför allt det åtråvärda saltet som användes som konserveringsmedel. När marknaderna började är okänt men platsen omnämns redan 1225 som Rötsundar (Rödesund-Wanäs Hembygdsförening 1998).



Villabebyggelse längs Göta Kanal.

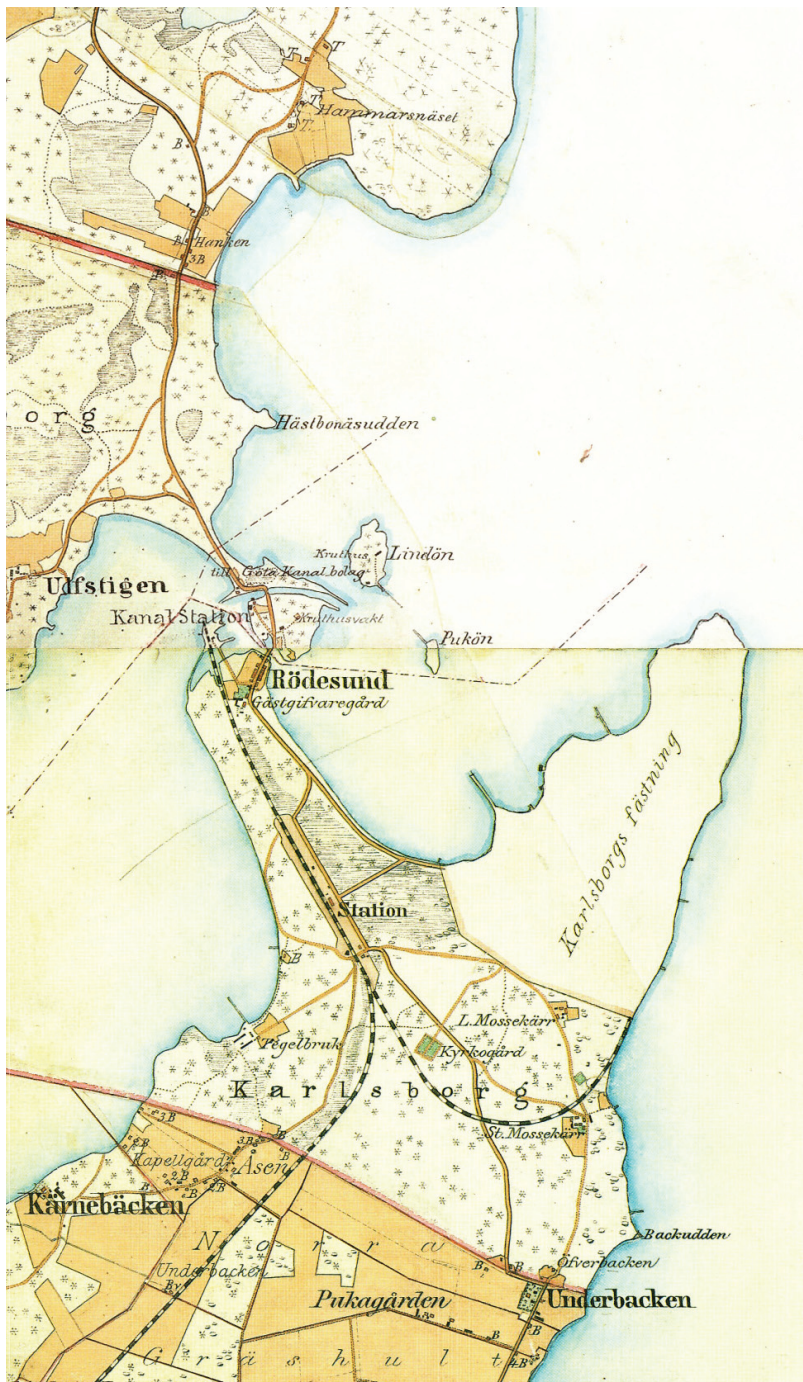
### 5.3.2 Åren 1800-1900

År 1810 inleddes byggandet av Göta Kanal som fick en stor betydelse för områdets utveckling. Kanalen grävdes strax norr om Rödesund för att undvika muddring i sundet, och 1822 invigdes den del av kanalen som passerar genom Västergötland. Längs kanalen uppfördes byggnader för kanaltrafikens behov såsom inspektörsbostäder, slussvaktar- och brovaktarstugor (Skaraborgs Länsmuseum 1986). Under denna tid fanns tankar om ett svenskt centralförsvar och kanalbygget vid Rödesund gjorde området intressant som en strategisk försvarspunkt. År 1819 beslöt statsmakten att en fästning skulle uppföras på Vanäs udde och detta blev inledningen till Karlsborgs expansion. Under denna tid var endast 35 personer mantalsskrivna i Rödesund, men fästningsbygget, som kom att pågå i 90 år, lockade inflyttare och år 1831 hade befolkningen i området ökat till 715 (Rödesund-Wanäs Hembygdsförening 1998). Vanäs Fästning, som från och med 1832 bytte namn till Karlsborg, Kung Carl XIV egen borg, kom sedan att ge namn åt orten Karlsborg. Inom fästningsvallarna uppfördes en stadsliknande bebyggelse indelad i en rutnätsliknande kvartersstruktur. Här fanns civila bostäder, post, bank och telegraf och runt fästningstorget uppfördes flera butikslokaler som finns kvar än idag (Karlsborgs kommun 1992).



Garnisonskyrkan i Karlsborgs fästning. I byggnaden finns även Fästningsmuseet.

För att förse Karlsborgs fästning med bättre kommunikationer, som var snabbare än vattenvägarna, beslöt riksdagen år 1874 att anlägga en järnväg mellan Skövde och Karlsborgs fästning. Järnvägen invigdes två år senare och drogs ända fram till Rödesund för att göra det möjligt att lasta om gods från tåg till fartyg. En större station byggdes mellan Rödesund och fästningen och härifrån gick också ett stickspår till fästningsområdet. Bygget av Karlsborgs fästning och Göta Kanal innebar en ökad tillströmning av hantverkare och olika yrkesmän till Rödesund. Runt sundet uppfördes marknadsbodarna som också fungerade som provisoriska bostäder. Under 1870 uppstod klagomål på marknadsplatsen som ansågs vara ett hinder för försvarets övningar, vilket ledde till att marknaden flyttades till Mölltorp år 1878. Flytten av marknadsplatsen innebar att samhället runt Rödesund växte i snabb takt och många av marknadsbodarna revs med tiden för att istället ersättas av mer permanenta bostäder (Rödesund-Wanäs Hembygdsförening 1998).



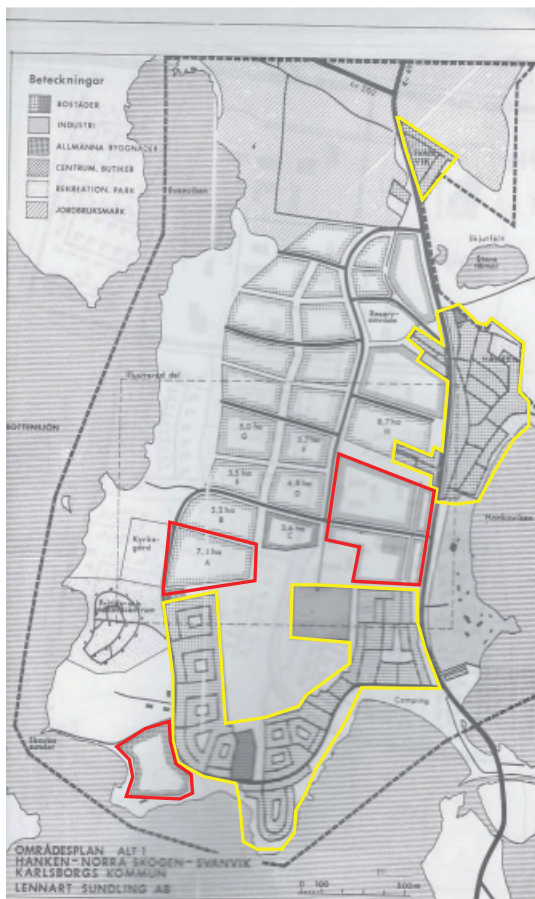
(Figur 5.3.3a) Konceptblad till ekonomisk karta, framställd av Rikets allmänna kartverk, Fältmätning 1877-82.

Kartan visar hur bebyggelsen växer fram runt Rødesund, järnvägsstationen och vid Karlsborgs fästning. (Källa: Lantmäteriet).

### 5.3.3 1900-2000

Kring sekelskiftet 1900 hade ny bebyggelse börjat växa upp runt tågstationen, som var placerad en bit söder om Rødesund (se figur 5.3.3a) Kungsgatan fungerade som en huvudaxel genom området, och runt stationsbyggnaden förlades funktioner som post, värds- hus, affärslokaler, föreningslokaler och senare även ett järnvägsho- tell, teater och kommunhus (Skaraborgs Länsmuseum 1986). Under 1930-talet hade trafiken i Karlsborg ökat så mycket att en ny väg genom samhället behövdes. 1938 inleddes därför bygget av Storga- tan som sedan dess fungerat som genomfartsled genom Karlsborg. Byggandet av Karlsborgs fästning hade inneburit att mycket av den handel som fanns vid Rødesunds torg hade flyttat till fästningstorget, och därmed hade Rødesund förlorat sin ställning som centralplats på orten. Mellan 1930-1950 revs mycket av den gamla bebyggelsen i området för att ge plats åt nya och större bostadshus och affärslo- kaler, och 1954 renoverades torget i ett försök att återigen förstärka Rødesunds roll som centrum i Karlsborg (Rødesund-Wanäs Hem- bygdsförening 2002).





(Figur 5.3.3b) *Föreslagen utbyggnadsplan för Norra skogen* presenterad i *Förslag till områdesplan för Hanken, Norra skogen och Svanvik* (1976). Områden markerade med gult visar befintlig bebyggelse då planen presenterades. Rödmarkerade områden visar vilka delar av planen som realiserades.

Under 1930-talet hade bebyggelsen i Rödesund i stort sett vuxit ihop med bebyggelsen runt Kungsgatan i söder, och samhället började nu expandera mot Bottensjön väster om järnvägen. Under 1950-talet köpte kommunen tillbaka en del av den mark som kronan ägde i den Södra skogen. Här uppfördes flera stora hyreshus och villor längs Bottensjöns strand (Rödesund-Wanäs Hembygdsförening 2004).

Eftersom den militära verksamheten begränsade expansionsmöjligheterna söderut, innebar bebyggelsen i Södra skogen att Karlsborgs södra del i stort sett var fullt utbyggd och fokus riktades istället mot områdena i norr. I Norra skogen (se figur 5.3.3b) som till större delen ägdes av försvaret, hade en ammunitionsfabrik uppförts under andra världskriget. Fabriken var belägen vid Äspenäset vid Vätterns strand, och strax väster om fabriksområdet byggdes ett villaområde för anställda vid fabriken. Under främst 1960- och 70- talen växte det därför fram en ny stadsdel i Norra skogen med villa- och radhusområden i de centrala delarna, rekreationsområden längs strandlinjen, ett industriområde i norr och vid Bottensjöns strand uppfördes ett långvårdssjukhus. I *Förslag till områdesplan för Hanken, Norra skogen och Svanvik* (1976) kan man läsa hur kommunen förbereder sig för en kraftig expansion norrut. Området innehåller en plan för omkring 200 nya bostäder och i de centrala delarna planerades för ett nytt stadsdelscentrum med butiker och serviceinrättningar (Sundling 1976).

Många av de storslagna planer som fanns 1976 genomfördes aldrig. Under 1980- och 1990- talen uppfördes ett antal flerfamiljshus i Karlsborgs centrala delar men i övrigt har bostadsutbyggnaden de senaste årtiondena varit begränsad. Som nämnts lades persontrafiken på Karlsborgsbanan ned år 1986, men området runt stationen har förblivit en viktig centrumbildning i orten (Rödesund-Wanäs Hembygdsförening 2004).

#### 5.3.4 Karlsborg idag

I Boverkets enkätundersökning *Bostadsmarknaden 2012-2013* uppger Karlsborgs kommun att de behöver uppföra 20 respektive 30 bostäder för att uppnå en balanserad bostadsmarknad år 2014 (Boverket 2012). Enligt Anita Spetz på Bygg- och miljöförvaltningen i Karlsborg finns det idag en stor brist på framför allt lägenheter i tätorten. Detta beror till stor del på Försvarsmaktens omorganisation från allmän värnplikt till yrkesarmé. Tidigare ordnade Försvarsmakten bostad åt de anställda, men i den nya organisationen måste den anställda själv ordna sin bostad efter sitt första anställningsår. Många väljer då att hyra bostäder utanför försvarets område, vilket skapat ett ökat tryck på bostadsmarknaden. För att öka efterfrågan på lägenheter planerar Bygg- och miljöförvaltningen nu att uppföra ett hus med 16 lägenheter i centrala Karlsborg (Samtal med Anita Spetz 2012-10-16). Även i *Översiktsplan 2020* antyds en positiv "anda" och ett flertal nya utbyggnadsområden presenteras i planen. Den svaga befolkningstillväxten har dock tagits i beaktande, och översiktsplanen innehåller därför olika delmål för att skapa en flexibel utbyggnadsstrategi för orten. Vissa av dessa områden är planerade att byggas ut inom en snar framtid medan andra är tänkta att exploateras på längre sikt (Karlsborgs kommun 2012b).

### 5.3.5 Ställningstagande

Utifrån den historiska utvecklingen av orten är det möjligt att fastställa tre händelser som haft avgörande betydelse för ortens utveckling (se figur 5.3.5a). Den första är anläggandet av Göta Kanal, som innebar att bebyggelsen runt Rödesund började växa. Kanalen stärkte också Karlsborgs betydelse som kommunikationspunkt i regionen. Beslutet att leda Göta Kanal genom orten ledde senare till bygget av Karlsborgs fästning vilket gjorde att befolkningen ökade snabbt och staden började växa utifrån nya tillväxtpunkter. Försvarsmaktens områden innebar att nya gränser drogs, som tillsammans med framförallt strandlinjerna kom att skapa nya riktlinjer för stadens tillväxt. Försvarsmakten etablering ledde också till en stor påverkan på tätortens arkitektur och dess verksamhet präglar Karlsborgs identitet än idag. Den tredje händelsen som kom att påverka tätortens utveckling är anläggandet av järnvägslinjen mellan Karlsborg och Skövde. Tågtrafiken medförde helt nya kommunikationsförutsättningar och utifrån tågstationen skapades en tredje tillväxtpunkt. Järnvägens dragning genom orten innebar att den utgjorde en ny gräns som tillsammans med strandlinjerna och försvarets verksamhet kom att styra riktningen för bebyggelsens utbredning.

Trots att Karlsborg haft en minskande befolkning sedan 1960-talet har tätortens areal vuxit kraftigt under samma tidsperiod. Detta gäller framför allt den villabebyggelse som uppförts i Norra Skogen. Befolkningsminskningen påpekas i *Förslag till områdesplan för Hanken, Norra skogen och Svanvik* (1976) men planen föreslår ändå en kraftig utbyggnad av tätortens norra delar för att på så sätt erbjuda mark för den populära småhusbebyggelsen. Att nya områden exploateras trots befolkningsminskning är inte unikt för Karlsborg utan går att identifiera i en mängd städer över hela världen vilket redovisats i kapitel 2.1.

Många av planerna förr Norra Skogen förverkligades aldrig vilket kan vara ett tecken på att "verkligheten kom ikapp". Idag är befolkningsförändringarna balanserade i Karlsborg men nu råder återigen en vilja att expandera orten genom flera nya utbyggnadsområden som presenteras i *Översiktsplan 2020*. Det nya bostadsområdet Äspenäset rymmer 96 villatomter och om alla dessa bebyggs och det genomsnittliga hushållet består av 3 personer innebär det att bostadsområdet kommer att hysa drygt 288 invånare. Detta är drygt åtta gånger mer än vad hela kommunen beräknas växa med fram till år 2020. Om inte kommunen lyckas öka sin tillväxt kraftigt kommer det därför vara nödvändigt att invånare flyttar från andra delar av kommunen till Äspenäset om området ska fyllas. Denna typ av stadsplanering kan betraktas som oförenlig med en hållbar stadsutveckling och ett utnyttjande av befintliga resurser. Jag anser dock att denna typ av projekt är, om de lyckas, nödvändiga för att utveckla staden och göra den mer attraktiv. Nyckeln för projekten måste dock vara att de även tillför positiva kvalitéer för den övriga staden. Bostäderna bör också vara mer energieffektiva än tidigare bebyggelse, och det nya bostadsområdets lokalisering bör innebära ett effektivare utnyttjande av kommunikationer, infrastruktur och kommunal service.



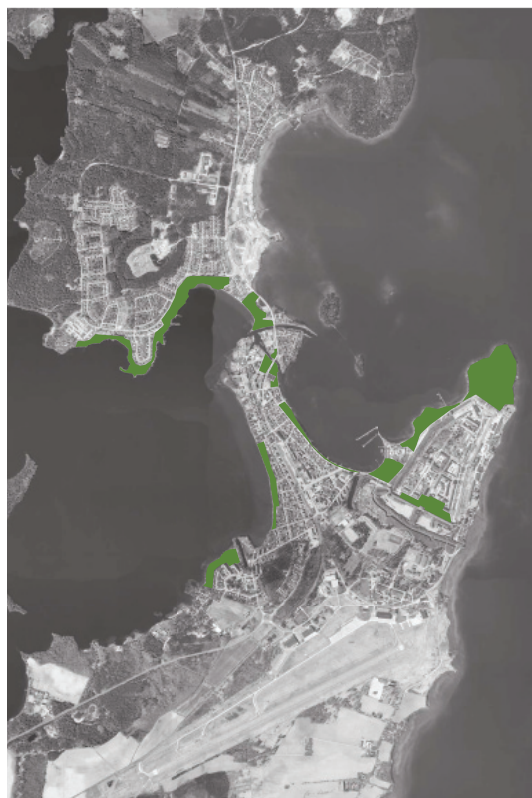
**(Figur 5.3.5a) Tre projekt som haft avgörande betydelse för Karlsborgs utveckling:**

1. Göta Kanal
2. Karlsborgs fästning
3. Järnvägen





**(Figur 5.4.1a) Landskapskaraktärer i anslutning till Karlsborg.** Längs stadsparken och norr om Rödesund bidrar öar och vikar till att skapa ett mer stängt och skyddat vattenlandskap. Vid Äspenäset, längs fästningsområdet och i öster är landskapet öppnare vilket ger fria vyer ut över vattnet.



**(Figur 5.4.3a) Större grönområden i Karlsborg**

## 5.4 Natur- och kulturlandskap

För att registrera och analysera det natur- och kulturlandskap som omger och genomkorsar tätorten Karlsborg har jag delvis använt mig av de beskrivningarna om landskapet som finns i *Översiktsplan 2020* och i strategidokumentet *Vision 2020*, dels av det kartmaterial som jag erhållit från kommunen och slutligen genom observationer på plats som gjordes 2012-10-15.

### 5.4.1 Landskapskaraktärer

Enligt den landskapsanalys som gjorts i *Översiktsplan 2020*, ligger kommunen i gränslinjen mellan två olika naturtyper. I norr är landskapet mer kuperat med täta tallskogar, medan den södra delen karaktäriseras av ett flackare slättlandskap. De olika naturtyperna har haft stor betydelse för vilken typer av verksamheter som utvecklats inom respektive område. I norr karakteriserades verksamheten av en omfattande sågverksindustri och järnframställning med orten Forsvik som bas. Slättlandskapet i söder lämpade sig för jordbruk och del av odlingsmarkerna hade brukats sedan medeltiden (Karlsborgs kommun 2012b). Mötet mellan skogs- och slättlandskapet är tydligt i tätorten Karlsborg där de skiljs åt av det smala näs som tätorten är uppfört på (se figur 5.4.1a).

### 5.4.2 Vattenlandskapet

Det är den nära kopplingen till vattnet som har satt störst prägel på Karlsborgs utveckling, och var anledningen till uppförandet av både Göta Kanal och Karlsborgs fästning. Vattnet har också varit anledningen till att många industrier, som båtvarv och stenhuggeri, förlade sin verksamhet till orten. Idag har vattenvägarna förlorat en stor del av sin betydelse som transportmedel, men enligt *Översiktsplan 2020* är tillgången till vattnet fortfarande mycket viktigt för den ekonomiska utvecklingen i kommunen. Den del av Vättern som Karlsborgs tätort ligger vid, ingår ett större Natura 2000 -område och är därmed ett riksintresse. Ett bevarande och förstärkning av dessa naturmiljöer är viktiga för besöksnäringen och kan enligt översiktsplanen bidra till att skapa en hållbar ekonomisk utveckling i kommunen (Karlsborgs kommun 2012b).

### 5.4.3 Grönområden

Figur 5.4.3a visar hur grönområdena inom Karlsborg till större delen är koncentrerade längs vattnet med ett omfattande nät av gångvägar längs strandlinjerna. Stadsparken är belägen längs Vätterns strand mellan Rödesund och fästningsområdet. I *Översiktsplan 2020* föreslås en utveckling av parken för att på så sätt knyta samman orten, som beskrivs som splittrad på grund av dess många centrumpunkter. Genom att anlägga nya rörelsestråk och etablera nya aktiviteter och funktioner längs vattnet anses en utveckling av stadsparken kunna stärka en definition av Karlsborgs centrum. Vid en utveckling av bangårdsområdet föreslås inslag av grönska hjälpa till att skapa flera tvärkopplingar över näset, för att på så sätt minska upplevelsen av tätortens utsträckta struktur (Karlsborgs kommun 2012b).

### 5.4.4 Ställningstagande

Vattnets betydelse för Karlsborgs utveckling beskrivs bland annat i den historiska utvecklingen av tätorten och i kommunens *Vision*



2020 och Översiktsplan 2020. Från att ha varit en avgörande faktor för kommunikationerna till och från tätorten, vilket senare ledde till uppförandet av Göta Kanal och Karlsborgs fästning, har vattnet nu utvecklats till ortens enskilt största kvalitet. I *Vision 2020* förordas en stadsplanering som utnyttjar vattnets kvaliteter, vilket jag bedömer är en nödvändig strategi för att locka nya invånare.

Viljan att bo nära vattnet speglas i en typ av "utsiktsarkitektur", med hus med stora fönsterpartier, som utvecklats längs strandlinjerna i Karlsborg. Uppkomsten av denna arkitektur, som hela tiden strävar att vända staden mot vattnet, innebär samtidigt att den vänder ryggen mot bakomliggande kvarter. Detta anser jag ger upphov till en splittring av stadsbilden. För att försäkra sig om en sammansatt stadsbild i framtiden tycker jag att man bör ge grönstrukturerna en sammankopplande roll. Genom att sprida de gröna kvalitéerna med utgångspunkt från strandlinjerna, tror jag att man kan göra bostadsområden som saknar kontakten med vattnet mer attraktiva. Om vattnet idag verkar för att staden riktas utåt, tror jag att gröna element i framtiden kan spela en viktig roll för att binda samman staden och vända den inåt (figur 5.4c).

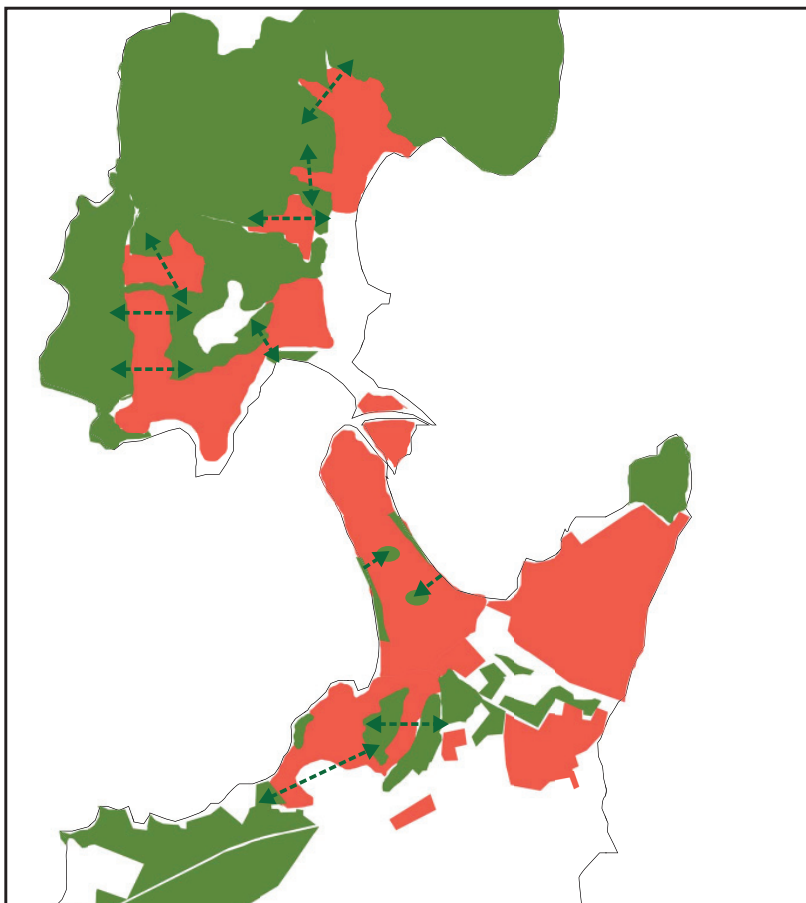
Karlsborg ligger i övergången mellan skogs- och slättlandskapet. Bebyggelsen i stadens norra och södra stadsdelar gränsar dock huvudsakligen till skogspartier, som på vissa platser flikas in bland bebyggelsen. Vid en eventuell avveckling av bostadsområden i Norra eller södra skogen, Hanken eller Äspenäset bedömer jag därför att tallskogen är en lämplig ersättare till den bebyggelse som försvinner (figur 5.4.4b). Skogen är mindre utbredd i de centrala delarna. Vid en eventuell avveckling i centrum anser jag att man bör utnyttja marken för att skapa nya grönområden. Dessa kan sedan vara en del i arbetet med att sprida grönstrukturer från strandlinjerna och in bland bebyggelsen.



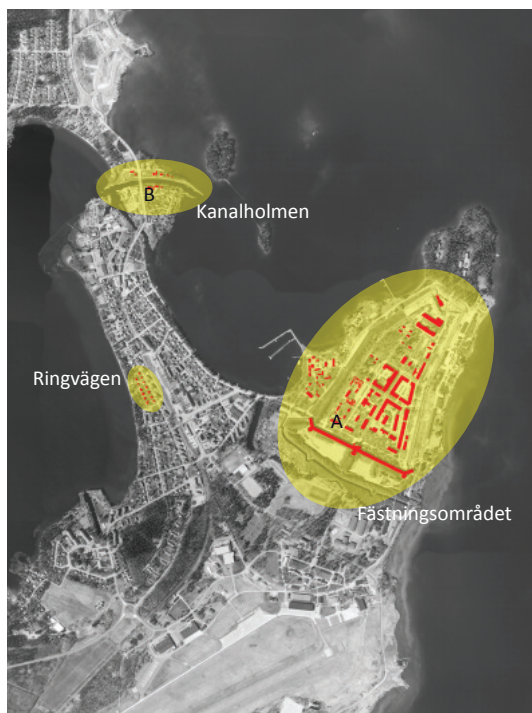
(A) Utsikt över Bottensjön från Norra skogen.



(Figur 5.4.4a) Grönskans roll som sammankopplande element. Det attraktiva vattenlandskapet kan bidra till att stadens bebyggelse vänds ut mot vattnet och bort från kvarteren bakom. Genom att använda sig av en grönstruktur som vänder sig innåt kan man undvika en splittrad stadsbild.



(Figur 5.4.4b) Skogen ersätter bebyggelse I stadens utkanter bör tallskogen användas, framför allt där bebyggelsen "flikar" in i skogen. I de centrala delarna kan rivningstomter användas för att utveckla grönstrukturen.



(Figur 5.5a) Kulturhistoriska miljöer i Karlsborg.



(A) Huvudentrén till Fästningsområdet.



(B) Kanalhotellet vid Göta Kanal

## 5.5 Kulturmiljöer och kulturhistoriska byggnader

I den kulturhistoriska inventering som Skarborgs Länsmuseum gjorde 1986 finns det tre områden i Karlsborgs tätort som innehåller kulturhistoriska miljöer och byggnader som är värda att bevara och skydda (se figur 5.5a). Dessa tre områden återkommer i ett kulturmiljövårdsprogram som kommunen gjorde 1992, men områdena har därigenom utvidgats något. De utbyggnadsområden som är antagna i den nya översiktsplanen påverkar i olika grad de tre områdena. Kulturmiljöer och kulturhistoriska byggnader anser jag vara viktiga att bevara och skydda, eftersom de är viktiga för Karlsborgs identitet. Det är också intressant att se hur dessa områden behandlas i översiktsplanen för att se hur de kan utvecklas i framtiden.

### 5.5.1 Kanalholmen

Det första området som pekas ut i de båda rapporterna är Göta kanal och bebyggelsen runt kanalområdet. Enligt den kulturhistoriska inventeringen är det framför allt den bebyggelsen som byggts i direkt anknäpning till kanalen som är värd att bevara, som exempelvis brovaktarbostaden, kanalhotellet och de äldre "fantasifullt utformade" villorna längs norra och södra kanalbanken. Göta kanal och dess omgivning är uttagen som riksintresse och är därmed viktig att bevara i sin helhet (Skarborgs Länsmuseum 1986). I kulturmiljövårdsprogrammet pekas samma objekt ut som kulturhistoriskt intressanta och värda att bevara, men det berörda området har till skillnad från inventeringen utökats något så att hela kanalholmen omfattas. Enligt kulturmiljövårdsprogrammet utgör området ett gott exempel på varierad villabebyggelse och det är av stor vikt att den friliggande villabebyggelsen bevaras. Därför bör förtätning i området undvikas, vilket även påpekas i den kulturhistoriska inventeringen (Karlsborgs kommun 1992). I *Översiktsplan 2020* föreslås en exploatering av området runt Rödesund för att på så sätt koncentrera fler människor till området och skapa underlag för service och handel. Inom det område som pekas ut i den kulturhistoriska inventeringen och kulturmiljövårdsprogrammet föreslås ny bebyggelse väster om väg 49 (Karlsborgs kommun 2012b). Detta är förenligt med kulturmiljövårdsprogrammet som beskriver att förändringar väster om väg 49 kan ske om det inte innebär en negativ påverkan på de områden som ligger öster om vägen (Karlsborgs kommun 1992).

### 5.5.2 Bebyggelse vid Ringvägen

Det andra området som pekas ut i den kulturhistoriska inventeringen och kommunens kulturmiljövårdsprogram är bebyggelsen väster om järnvägen i centrala Karlsborg. Enligt Skarborgs Länsmuseum är det framför allt den funktionalistiska villabebyggelsen från 1930- och 40-talen som är särskilt värda att bevara och skydda. Ett särskilt bevarandeprogram bör därför upprättas för att skydda bebyggelsens karakteristiska fasader (Skarborgs Länsmuseum 1986). Detta uppfylls på sätt och vis i kommunens kulturmiljövårdsprogram genom vilket föreslås att kommunen och villaägare ska bevara den karakteristiska arkitekturen, och där förändringar har skett bör man sträva efter att återgå till ursprungliga material och ursprunglig färgsättning. I kulturmiljövårdsprogrammet betonas också gaturummets betydelse för området och växtligheten som ligger närmast gatan (Karlsborgs kommun 1992).



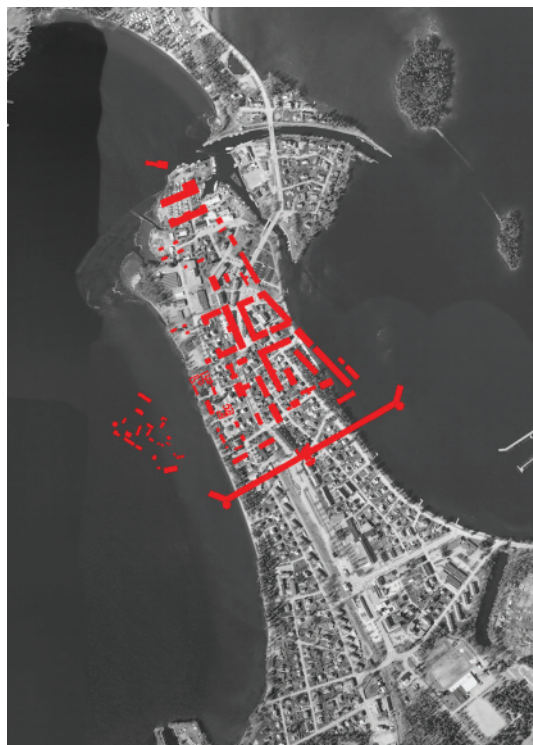
### 5.5.3 Fästningsområdet

Det tredje och sista området som presenteras i både inventeringen och i kulturmiljövårdsprogrammet är fästningsområdet, som omfattar hela Vanäs udde och området söder om fästningen. Detta område är, liksom Göta kanal, klassat som riksintresse och har haft stor betydelse för ortens historia och är därmed viktigt att bevara. Delar av bebyggelsen är dessutom klassade som byggnadsminnen och är således skyddade enligt lag. I den kulturhistoriska inventeringen föreslås en noggrann dokumentation av området för att på så sätt precisera om lagskyddet bör utökas (Skaraborgs Länsmuseum 1986). Enligt kommunens kulturmiljövårdsprogram är det viktigt att fästningens verksamhet får fortsätta för att området ska kunna bevara sin karaktär. Underhåll av byggnader och anläggningar bör göras med traditionella metoder och ny verksamhet bör anpassas till omgivande miljö (Karlsborgs kommun 1992). Statens Fastighetsverk äger och förvaltar alla byggnader inom området, men på grund av försvarets omställning från allmän värnplikt till yrkesarmé kommer många byggnader inom området att kunna frigöras för ny verksamhet i framtiden. Fästningsområdet är ett stort besöksmål och lever därför upp sommartid. I översiktsplanen föreslås att fästningsområdet utvecklas genom olika program och boendeanternativ för att levandegöra området året runt. Nya verksamheter och boende bör dock ordnas så att den kulturhistoriska miljön bevaras (Karlsborgs kommun 2012b).

### 5.5.4 Ställningstagande

De tre områdena som är presenterade i den kulturhistoriska inventeringen och kommunens kulturmiljövårdsprogram anser jag alla är betydelsefulla att bevara för framtiden, och de förändringar som föreslås i *Översiktsplan 2020* anser jag är förenliga med de riktlinjer som beskrivs i inventeringen och i kulturmiljövårdsprogrammet. Jag anser dock att det är viktigt att områdena inte enbart behandlas som skyddsobjekt, utan istället betraktas som kvaliteter som kan utnyttjas. Genom att göra dem mer tillgängliga och attraktiva kan det bli möjligt att skapa ekonomiskt bärkraftiga verksamheter med kopplingar till områdena, och därmed kan det också frigöras kapital för att bevara och restaurera dem. De förändringar som översiktsplanen föreslår bidrar till att utveckla områdena samtidigt som de integreras i staden. Jag anser dock det tveksamt om det är möjligt att realisera alla planerna med hänsyn till Karlsborgs begränsade befolkningsutveckling.

En utveckling av fästningsområdet till bostads- och verksamhetsområde skulle frigöra ett stort antal byggnader och arealer för ny- och ombyggnation. Troligtvis skulle ett sådant projekt innebära stora påfrestningar för bostadsmarknaden i denna del av regionen, och jag anser att det även finns en risk för att nyproduktion och utveckling av övriga bostadsområden i Karlsborg skulle minska drastiskt (se figur 5.5.4a). Dock är fästningsområdet en av Karlsborgs främsta kvaliteter, som borde tas till vara i en utvecklingsstrategi. Den stadsmiljö som är uppförd innanför fästningsvallarna möjliggör en unik boende- och stadsmiljö som jag anser skulle kunna locka inflyttare från stora delar av södra Sverige. Vid en exploatering av området bör dock tydliga länkar skapas mot den övriga staden för att undvika att fästningsområdet blir en isolerad del av Karlsborg (figur 5.5.4b).



(Figur 5.5.4a) Fästningsområdets påverkan på bostadsmarknaden. Genom att placera fästningsområdets byggnader över Karlsborgs centrum går det att skapa en uppfattning om områdets storlek, och vilka bostadsytor som skulle tillföras den lokala bostadsmarknaden om dessa byggnader gjordes om till privatbostäder.



(Figur 5.5.4b) Existerande passager till fästningsområdet. Vallarna runt fästningen innebär att området är isolerat från den övriga staden. Området kan förvandlas till en spännande stadsdel i Karlsborg, men då behövs tydliga stråk till den övriga bebyggelsen. Områden markerade i lila visar mark som jag anser kan vara intressant för nybyggnation.

## 5.6 Mötesplatser och funktioner

**(Figur 5.6.1a) Primära och sekundära platser och byggnader.**

Primära platser (röd):

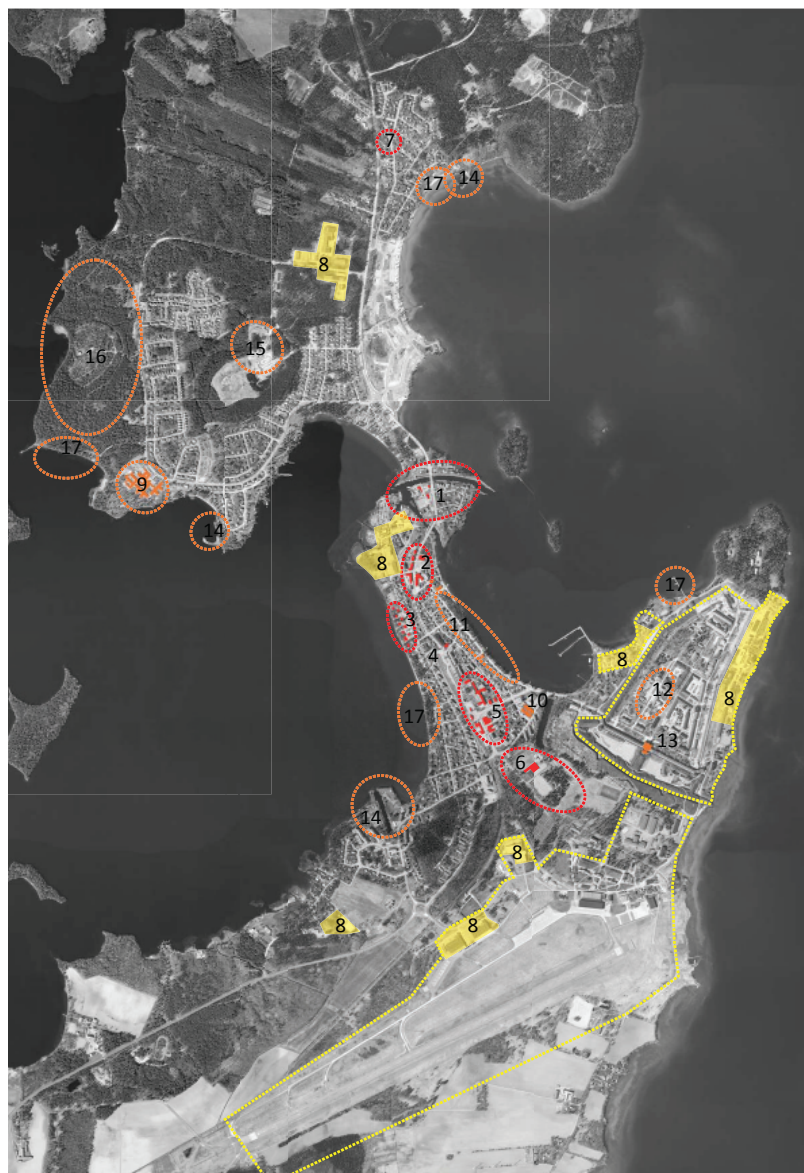
1. Göta Kanal (aktiviteter, restauranger, gästhamn)
2. Rödesund centrum (livsmedel, butiker och service)
3. Skola
4. Bibliotek
5. Centrumbildning vid järnvägsstationen (livsmedel, butiker, service, skola, kommunikationer)
6. Motionsanläggning
7. Livsmedel

Primära platser (gul)

8. Verksamhetsområden

Sekundära platser (orange)

9. Långvårdssjukhus
10. Vårdcentral
11. Stadspark (aktiviteter, badplats)
12. Fästningstorget (butiker, restauranger)
13. Garnisonskyrkan/Fästningsmuseet
14. Småbåtshamn
15. Avfallsanläggning
16. Motionsspår
17. Badplats



### 5.6.1 Primära och sekundära platser och byggnader.

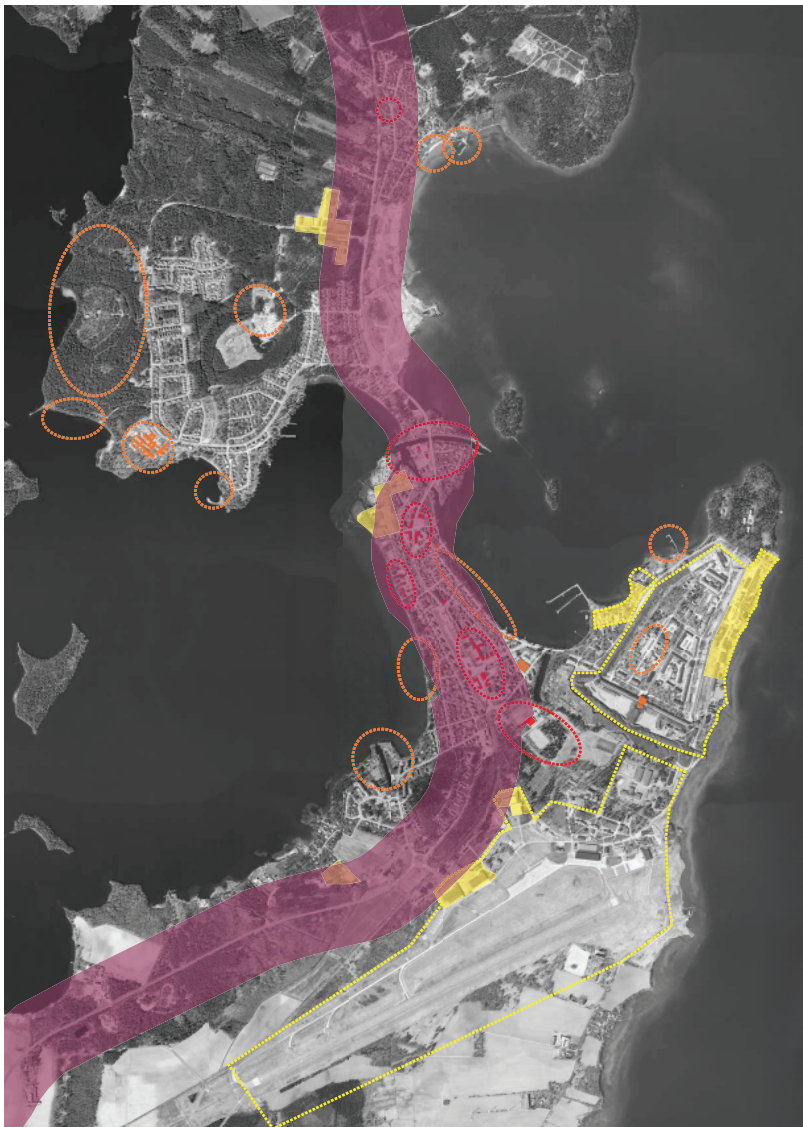
Enligt figur 5.6.1a är de flesta primära platserna samlade till de centrumbildningar som vuxit fram runt Rödesund och Kungsgatan. Sekundära platser markerade i orange, ligger mer avskids.

### 5.6.2 Ställningstagande

Genom att sammanföra de två analyserna framträder en struktur av olika byggnader och områden som jag anser är viktiga för stadslivet i Karlsborg. Mellan dessa platser sker dagligen olika rörelser, och genom att koppla ihop de primära områdena är det tydligt att det är väg 49 som är den viktigaste förbindelselänken genom Karlsborg. I en utvecklingsstrategi för staden anser jag därför att det är angeläget att rörelsen längs detta stråk inte begränsas.

I *Översiktsplan 2020* beskrivs den betydelse som väg 49 har för Karlsborg, men även de problem som den tunga genomfartstrafiken medför. Därför föreslås en utveckling av Storgatan (väg 49) för att förbättra gatumiljön och på så sätt förstärka förutsättningarna för att binda samman Karlsborgs centrum (Karlsborgs kommun 2012b). Väg 49 har en viktig roll som länk mellan de primära områdena, vil-





*(Figur 5.6.2a) Väg 49:s funktion som länk mellan de primära områdena.*

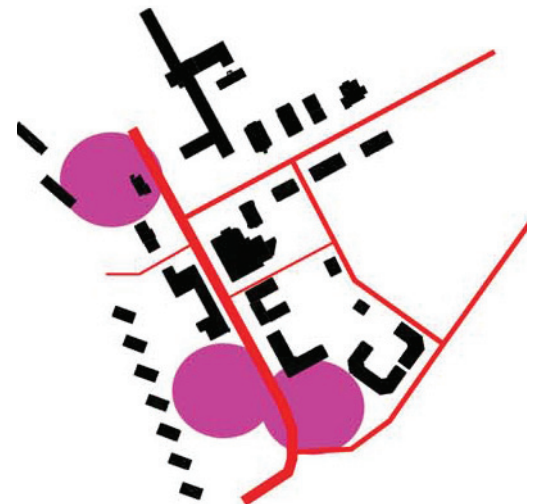


*(Figur 5.6.2b) Gatustruktur och bebyggelse runt Rödesunds torg. Gulmarkerade områden visar var det är möjligt att förtäta området med exempelvis radhus, mindre flerbostadshus eller butiker.*

ket visas i figur 5.6.2a. Eftersom merparten av rörelsen i staden sker via detta centrala stråk kommer en omgestaltning av vägen innebära stora förändringar för hela stadsbilden.

Jag tror dock att de stora avstånden mellan Rödesund och området runt Kungsgatan gör det svårt att försöka skapa en gemensam centumbildning. Istället anser jag att det lämpligare att utnyttja potentialen i de olika platserna och försöka skilja dem åt genom olika karaktär och funktion. Nyckeln till denna förändring anser jag finnas i Karlsborgs historiska utveckling. Området runt Rödesund har gamla anor som marknadsplats och dess gamla bystruktur går fortfarande att tyda i gatornas sträckning (se figur 5.6.2b). Runt Rödesund anser jag därför att det är möjligt att skapa ett tätt och sammanhållet centrum i den lilla skalan, där rörelse till fots prioriteras. Genom att förstärka etablerade stråk mot kanalområdet skulle områdets historiska karaktär revitaliseras.

Området runt tågstationen började bebyggas i slutet av 1800-talet enligt en strikt rutnätsplan. Detta område är genom sin öppna gatustruktur mer lämpligt för biltransporter och därför anser jag att det till skillnad från Rödesund bör planeras efter bilens framkomlighet. De stora ytorna på bangårdsområdet kan exempelvis användas för parkering eller butikslokaler för sällanköpshandel, som exempelvis möbel- eller elektronikvaruhus (se figur 5.6.2c).



*(Figur 5.6.2c) Gatustruktur och bebyggelse runt Kungsgatan. Områden i lila visar potentiella platser för framtida handelsetableringar.*



**(Figur 5.7.1a) Vägstruktur i Karlsborg.** I analysen visas väg 49 och övriga vägar som är centrala i infrastrukturen. Vattnet gör att alternativa dragningar än över näset skulle innebära omfattande och dyra vägprojekt.



**(A) Väg 49 vid Rödesunds torg.**



**(B) Väg 49 längs bangårdsområdet.**

## 5.7 Infrastruktur och kommunikationer

### 5.7.1 Vägar

En ombyggnad av väg 49/Storgatan genom Karlsborgs beskrivs i både Vision 2020 och *Översiktsplan 2020* som ett nyckelprojekt för stadens utveckling och skapandet av ett tydligare och samlat centrum. I översiktsplanen föreslås ett flertal tvärkopplingar skapas längs väg 49 för att dela upp gatan i sektioner, vilket förhoppningsvis kan förbättra stadsmiljön längs gatan (Karlsborgs kommun 2012b).

Väg 49 är det huvudsakliga kommunikationsstråket genom Karlsborg och vägen är också den viktigaste förbindelsen till övriga städer i regionen. Karlsborgs läge mellan Vättern och Bottensjön gör det svårt att finna alternativa vägar för den tunga genomfartstrafiken. Den nuvarande sträckningen genom Karlsborg ger utrymme för sjönära bebyggelse på båda sidorna av vägen, och genom att samla det huvudsakliga trafikflödet längs väg 49 avlastas trafiken på övriga gator (figur 5.7.1a).

### 5.7.2 Kommunikationer

Som redovisats lades persontrafiken på Karlsborgsbanan ned år 1986, och sedan dess har kommunikationerna koncentrerats till linjetrafik med buss. Linjerna 1 och 400 binder samman Karlsborg med Tibro och kommunikationsnoden Skövde. Båda dessa linjer går längs väg 49 och har sin slutstation vid järnvägsstationen i Karlsborg. Den tredje linjen, linje 420, förbinder Karlsborg med de mindre orterna Forsvik, Udenäs och Säter i kommunens norra delar.

Genom analysen (figur 5.7.2a) går det att tyda att stadens kommunikationer fortfarande är knutna till den nod som järnvägsstationen en gång var. Linjetrafiken till Skövde som är en viktig förutsättning för ortens utveckling har som nämnts sin slutstation vid järnvägsstationen, vilket innebär att pendlingstiden förlängs då en stor del av befolkningen måste ta sig till stationen för att kunna resa vidare. I Karlsborg finns enligt *Översiktsplan 2020* ett behov av ett nytt resecentrum och detta föreslås placeras norr om kanalområdet. Genom föreslagen placering skall kommunikationerna bli mer tillgängliga för en större del av Karlsborg.

### 5.7.3 Ställningstagande

Det huvudsakliga trafikflödet och kommunikationerna sker längs väg 49 och en eventuell ombyggnad av vägen kan påverka hela stadens utveckling. Jag anser därför att gatan, liksom de kulturhistoriska miljöerna och andra viktiga platser som presenteras i föregående analyser, bör betraktas som en viktig del av Karlsborgs identitet. Den omgestaltning av gatan som föreslås i översiktsplanen kommer att skapa nya mötesplatser längs väg 49. Dessa platser kan fungera som viktiga noder i en omstrukturering av staden och på så sätt förstärka en sammanhållen stadsbild.

Tillgängligheten till goda kommunikationer anser jag vara en avgörande faktor för Karlsborgs utveckling. Den föreslagna placeringen av ett nytt resecentrum norr om kanalen skulle bidra till att fler fick tillgång till linjenätet. Placeringen innebär dock att den viktiga

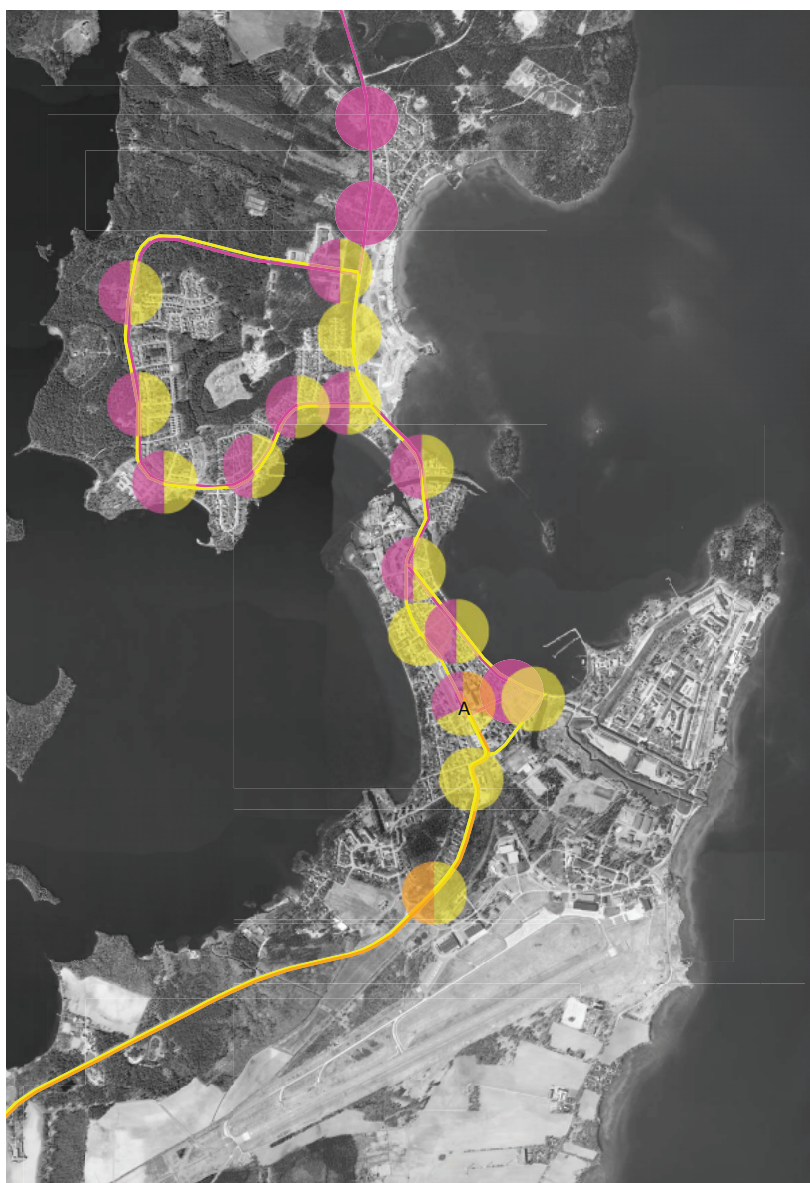


mötesplatsen som ett resecentrum utgör hamnar utanför de båda centrumbildningarna. Därmed blir det enligt min mening svårt att utnyttja resecentrumets dragningskraft för exempelvis handel eller service. Jag anser istället att ett nytt resecentrum bör byggas vid den gamla järnvägsstationen för att på så sätt öka bangårdsområdets attraktivitet inför framtida bostadsbebyggelse. För att hantera problematiken med transport till och från resecentrum, och för att förbättra pendlingsmöjligheterna mellan Skövde och Karlsborg, anser jag att linje 400 i framtiden bör vända genom Norra skogen innan den anländer till det nya resecentrumet.

Stadens geografiska läge försvårar en utbyggd trafik i nord-sydlig riktning eller åt öster, och det huvudsakliga kommunikationsnätet kommer troligtvis även i framtiden att vara knutet till Skövde i väster. Vattenvägarna har genom historien spelat en viktig roll för kommunikationerna till och från Karlsborg och jag anser därför att det i framtiden vore intressant att knyta kopplingar österut till exempelvis Motala (30 km) eller Vadstena (22 km).



**(Figur 5.7.2a) Linjetrafiken i Karlsborg.** Ringarna representerar hållplatsernas läge (mitten) och ett gångavstånd på 200 meter (ytterkant), vilket tar drygt 2 minuter i normal promenadfart. Linje 420 (lila) är den linje som genom sina 14 hållplatser täcker in större delen av staden. Linje 1 och 400 (orange respektive gul) har endast två hållplatser inom Karlsborg.



**(A) Karlsborgs järnvägsstation.**

**(Figur 5.7.3a) Alternativ linjetrafik i Karlsborg.** Om linje 400 förlängs till Norra skogen förbättras pendlingsmöjligheterna, vilket kan ha en positiv påverkan på bostadspriserna.

(Figur 5.8.1a) Tobins Q för år 2006 i Skövdes LA-område enligt Tommy Berger (Eskilsson 2008).

Kommun	Tobins Q
Falköping	0,54
Gullspång	0,38
Hjo	0,54
Karlsborg	0,55
Mariestad	0,67
Skara	0,67
Skövde	0,77
Tibro	0,52
Tidaholm	0,47
Töreboda	0,4
<b>Riket</b>	<b>1,05</b>
<b>Skövde LA-område</b>	<b>0,48</b>

## 5.8 Analys av Karlsborgs bostadsmarknad

### 5.8.1 Är eller har Karlsborg potential att utvecklas till en hotspot?

Enligt beräkningar av Tobins Q för landets alla kommuner år 2006 som gjorts av nationalekonomen Tommy Berger var medelvärdet för Karlsborgs kommun 0,55 (Eskilsson 2008), vilket presenteras i figur 5.8.1a. Eftersom Q-värdet är under 0,8 skulle Karlsborg därmed inte klassificeras som en "hotspot" enligt definitionerna i *På spaning efter "hotspots" i norra Sverige* (Magnusson & Turner 2006). För att förstå vilka trender som pågår i Karlsborg och vilka effekter de kan ha för bostadsmarknaden inom kommunen anser jag emellertid att det är viktigt att undersöka om Karlsborg har potential att utvecklas till en "hotspot".

Det geografiska området i analysen är avgränsat till Skövdes LA-område eftersom jag anser att det är framför allt inom denna region som Karlsborg konkurrerar om befolkningen. I analysen besvarar jag frågorna från kapitel 4.2. Statistiken för fråga 1 - 6 är hämtad från SCB, och sedan sammanställd och bearbetad av författaren. För år 2012 fanns i december 2012 ännu ingen statistik, vilket inneburit att analysen huvudsakligen beaktar åren 2007-2011.

#### (1) Har kommunen ett relativt lågt pris på småhus? Är det lägre än i övriga regionen?

Enligt figur 5.8.1b nedan är genomsnittspriset för en villa inom Skövdes LA-område 1121 tkr, vilket gör att priserna i regionen är relativt låga i jämförelse med riksgenomsnittet. Medelpriset för villorna i Karlsborg ligger över snittet i regionen och kommunen ligger på fjärde plats över det högsta medelpriset.

#### (2) Är prisutvecklingen på småhus större i kommunen än i övriga regionen? Har utvecklingen ökat markant efter en speciell tidpunkt?

Enligt figur 5.8.1b har utvecklingen av medelpriset på småhus inom regionen varit något svagare än riksgenomsnittet i det längre perspektivet. Från och med år 2006 vände dock trenden.

(Figur 5.8.1b): Medelpriser för småhus 2011 per kommun med prisförändringar under 1, 5, 10 och 20 år.

Kommun	Medelpris i tkr (2011)	Prisförändring i % 2010-2011 (1år)	2006-2011 (5 år)	2001-2011 (10 år)	1991-2011 (20 år)
Falköping	1045	0	28	78	105
Gullspång	519	5	17	45	43
Hjo	999	-2	19	72	100
Karlsborg	1127	15	50	117	138
Mariestad	1161	-3	21	71	76
Skara	1323	4	22	89	82
Skövde	1617	2	25	86	123
Tibro	829	-9	23	55	81
Tidaholm	955	4	28	87	101
Töreboda	635	7	28	52	68
<b>Riket</b>	<b>2050</b>	<b>1</b>	<b>24</b>	<b>83</b>	<b>141</b>
<b>Skövde LA-område</b>	<b>1121</b>	<b>2</b>	<b>26</b>	<b>75</b>	<b>92</b>

Karlsborgs kommun skiljer sig markant mot övriga delar i LA-området. Prisutvecklingen har varit stark under hela perioden vilket gör det svårt att bestämma en tydlig brytpunkt för prisstigningen. De senaste 5 åren har dock utvecklingen av medelpriset på småhus varit dubbelt så stark i jämförelse med riksgenomsnittet och utvecklingen inom Skövde LA-område. För år 2011 var prisutvecklingen i Karlsborg femton gånger starkare än riksgenomsnittet.

### (3) Är inflyttningen till kommunen större än i övriga regionen? Har utvecklingen ökat efter en speciell tidpunkt?

Enligt figur 5.8.1c har Karlsborg haft ett positivt flyttningsnetto på 80 personer sett över åren 2006-2011. I jämförelse med de större kommunerna Skövde och Falköping är tillväxten blygsam, men i jämförelse med kommunernas invånarantal är tillväxten i Karlsborg förhållandevis stark. In- och utflyttningen till kommunen har varierat över tidsperioden vilket gör att det inte går att utgöra om inflyttningen ökat efter en speciell tidpunkt. Tabellen visar också att det framför allt är män som flyttar till kommunen och kvinnor som flyttar ut, vilket kan bero på den mansdominerade verksamheten som Försvarsmakten bedriver. Idag är

Kommun		2007	2008	2009	2010	2011	Totalt 2007- 2011
Falköping	män	59	53	75	55	59	301
31689	kvinnor	19	78	13	82	98	290
	<b>Totalt</b>	<b>78</b>	<b>131</b>	<b>88</b>	<b>137</b>	<b>157</b>	<b>591</b>
Hjo	män	-22	-25	27	-12	-1	-33
8790	kvinnor	-4	26	21	8	-28	23
	<b>Totalt</b>	<b>-26</b>	<b>1</b>	<b>48</b>	<b>-4</b>	<b>-29</b>	<b>-10</b>
Gullspång	män	-24	-3	-10	-1	2	-36
5251	kvinnor	-8	-9	7	-8	-20	-38
	<b>Totalt</b>	<b>-32</b>	<b>-12</b>	<b>-3</b>	<b>-9</b>	<b>-18</b>	<b>-74</b>
Karlsborg	män	30	-7	28	10	11	72
6722	kvinnor	2	-16	9	-2	15	8
	<b>Totalt</b>	<b>32</b>	<b>-23</b>	<b>37</b>	<b>8</b>	<b>26</b>	<b>80</b>
Mariestad	män	-7	-9	3	-41	17	-37
23732	kvinnor	15	42	14	-2	-3	66
	<b>Totalt</b>	<b>8</b>	<b>33</b>	<b>17</b>	<b>-43</b>	<b>14</b>	<b>29</b>
Skara	män	11	-16	-37	-84	-43	-169
18220	kvinnor	-20	27	-19	-43	-20	-75
	<b>Totalt</b>	<b>-9</b>	<b>11</b>	<b>-56</b>	<b>-127</b>	<b>-63</b>	<b>-244</b>
Skövde	män	-5	198	104	245	103	645
51761	kvinnor	23	170	124	61	180	558
	<b>Totalt</b>	<b>18</b>	<b>368</b>	<b>228</b>	<b>306</b>	<b>283</b>	<b>1203</b>
Tibro	män	-3	12	-18	-9	31	13
10625	kvinnor	-25	23	-27	-27	31	-25
	<b>Totalt</b>	<b>-28</b>	<b>35</b>	<b>-45</b>	<b>-36</b>	<b>62</b>	<b>-12</b>
Tidaholm	män	42	38	-29	-4	10	57
12569	kvinnor	10	15	-8	-47	21	-9
	<b>Totalt</b>	<b>52</b>	<b>53</b>	<b>-37</b>	<b>-51</b>	<b>31</b>	<b>48</b>
Töreboda	män	15	-24	13	-29	-3	-28
9063	kvinnor	16	-46	21	-48	-25	-82
	<b>Totalt</b>	<b>31</b>	<b>-70</b>	<b>34</b>	<b>-77</b>	<b>-28</b>	<b>-110</b>

(Figur 5.8.1c) Flyttningsnetto Skövde LA-område åren 2007-2011.

könsfördelningen inom kommunen jämn, enligt SCB var drygt 49,6 % kvinnor av de 6722 invånarna som kommunen hade den 31 december 2011 (SCB 2012a). Om trenden fortsätter kan könsfördelningen komma att påverkas. I förlängningen kan det inte uteslutas att en skev könsfördelning också kan få en påverkan på nativiteten.

**(4) Är det förhållandevis unga människor som flyttar till kommunen? Förändrar inflyttarna ålderstrukturen i kommunen?**

Figur 5.8.1d visar att det framför allt är personer i åldersgruppen 0-45 år som flyttar till kommunen, men också att majoriteten av utflyttare finns i denna åldergrupp. Med undantag för år 2009 är antalet personer i åldersgruppen 0-45 år som flyttar ut från kommunen högre än de som flyttar in, vilket tillsammans med de låga födelseantalen bidrar till att medelåldern i kommunen ökar år för år.

**(Figur 5.8.1d) Antal in och utflyttade till Karlsborg åren 2007-2011 samt ålderstruktur.**

År	2007	2008	2009	2010	2011	Totalt
Medelålder	45,5	45,9	46,1	46,3	46,4	
<b>Inflyttade till Karlsborg</b>						
Totalt antal inflyttade	291	261	307	280	294	<b>1433</b>
Totalt antal inflyttade i åldersgruppen 0-45 år.	208	183	210	194	206	<b>1001</b>
Andel i procent i åldersgruppen 0-45 år	71	70	68	69	70	<b>70</b>
<b>Utflyttade från Karlsborg</b>						
Totalt antal utflyttade	259	284	270	272	268	<b>1353</b>
Totalt antal utflyttade i åldersgruppen 0-45 år.	214	221	205	208	194	<b>1042</b>
Andel i procent i åldersgruppen 0-45 år	82	78	75	76	72	<b>77</b>

**(5) Är utbildningsnivå i kommunen större än i övriga regionen, eller har den ökat efter en speciell tidpunkt?**

Karlsborg kommun har en högre utbildningsnivå i jämförelse med genomsnittet i Skövdes LA-område vilket visas i figur 5.8.1e. Antalet högutbildade i kommunen växer också snabbare än genomsnittet, men det är inte möjligt att utläsa om utbildningsnivå ökat efter en speciell tidpunkt.

**(Figur 5.8.1e) Antal högutbildade i Karlsborgs kommun och i Skövdes LA-område. Åren 2007-2011. Med högutbildade menas enligt SCB:s definition personer med minst 3-års eftergymnasial utbildning, forskarutbildning inräknad.**

Område	2007	2008	2009	2010	2011	Genomsnittlig årlig förändring
Skövde LA-område	15292	15843	16731	16828	17313	404,2
Andel i %.	8,6	8,9	9,3	9,4	9,7	0,22
Karlsborg Kommun	651	665	690	715	726	15
Andel i %.	9,5	9,7	10,2	10,5	10,8	0,26

**(6) Är medelinkomsten i kommunen större än i övriga regionen, eller har den ökat efter en speciell tidpunkt?**

Enligt figur 5.8f var medelinkomsten bland invånarna i Karlsborg kommun var den tredje högsta i regionen år 2010. Den genomsnittliga ökningen har varit högst i regionen under denna tid, men ingen speciell tidpunkt kan utläsas.



Kommun	2006	2007	2008	2009	2010	Genomsnittlig årlig tillväxt
Falköping	193,9	201,7	211,1	216,4	216,9	4,6
Gullspång	179,9	187,5	195,7	200	202,8	4,6
Hjo	194,6	202,1	212,5	215,5	219,5	5
Karlsborg	195,3	203,9	212,4	218,5	223,6	5,6
Mariestad	198,3	206	212,8	218,8	221,2	4,6
Skara	201,6	208,2	217,4	222,5	225,2	4,7
Skövde	210,7	219,3	230,1	233,2	236	5
Tibro	192,5	198,3	206,8	210,1	211	3,7
Tidaholm	191,1	199,2	206,2	211,4	209,7	3,7
Töreboda	177,8	187,2	195,8	200,7	201,2	4,7

(Figur 5.8.1f) Genomsnittlig årsinkomst i tkr åren 2006-2010.

### (7) Karakteriseras orten av speciellt höga rekreationsvärden eller andra element som anses höja dess attraktivitet?

Det är framför allt den nära kontakten med vattnet som ger höga rekreationsvärden till Karlsborg. Staden karakteriseras också av fästningen och Göta Kanal, som tillsammans med Forsviks bruk är kommunens främsta besöksmål. Enligt figur 5.8.1g ökade antalet gästnätter med drygt 53 % i Karlsborg åren 2006 till 2011, vilket är den tredje starkaste ökningen i LA-området. Grannkommunen Hjo har färre antal gästnätter men ökade med drygt 73 % under denna period. Detta kan troligtvis förklaras med att antalet anläggningar blivit fler.

Kommun	Antal gästnätter 2006 (Antal anläggningar)	Antal gästnätter 2011 (Antal anläggningar)	Gästnätter utveckling i procent
Falköping	43025 (9)	46795 (14)	8
Gullspång	6016 (3)	5414 (4)	-10
Hjo	9247 (2)	16025 (6)	73
Karlsborg	24711 (10)	37966 (12)	53
Mariestad	25668 (10)	45120 (12)	75
Skara	60611 (7)	68355 (9)	12
Skövde	183249 (14)	165292 (12)	-10
Tibro	11143 (3)	10037 (2)	-10
Tidaholm	13168 (3)	11858 (3)	-10
Töreboda	8210 (2)	5859 (1)	-29

(Figur 5.8.1g) Antalet gästnätter och anläggningar i Skövde LA-område år 2006 och 2011.

Källa: (Västsvenska Turistrådet 2012) Genom att mäta antalet gästnätter kan man få en antydan om hur populär kommun är att besöka och övernatta i.

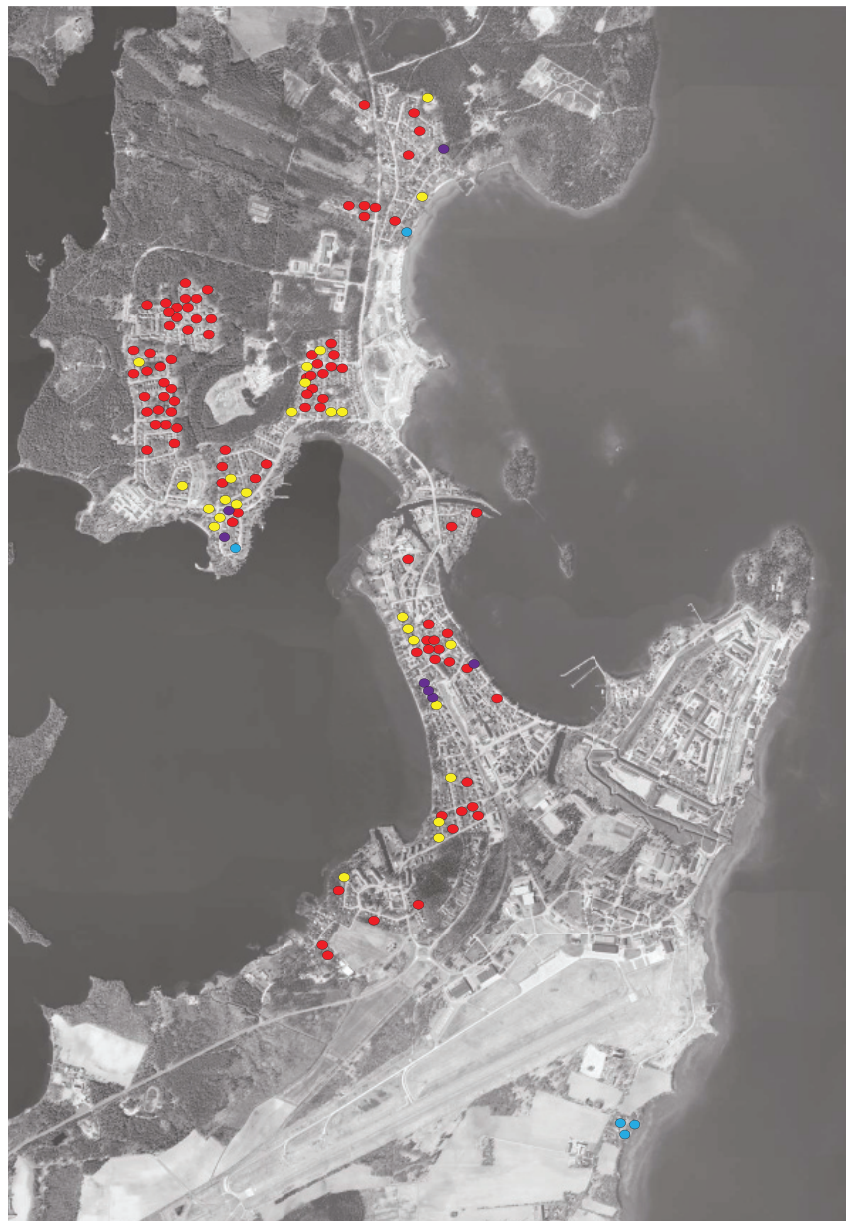
## 5.8.2 Ställningstagande

Eftersom Karlsborg har ett Q-värde under 0.8 kan kommunen idag inte klassificeras som en "hotspot". Analysen visar dock att kommunen har stor potential att utvecklas till en "hotspot", vilket jag anser ger goda förutsättningar för utvecklingen av bostadsmarknaden i Karlsborg. Det som framför allt talar för att Karlsborg håller på att utvecklas till en "hotspot" är den starka ökningen av fastighetspriserna. Priserna i kommunen ligger nu över genomsnittspriset för regionen, men de höga priserna i Skövde gör det fortfarande möjligt för Karlsborg att locka husköpare från centralorten. Andra aspekter som talar för att Karlsborg håller på att utvecklas till en "hotspot" är att den genomsnittliga årsinkomsten bland invånarna ökar starkt, liksom andelen högutbildade. Kommunen karakteriseras också av höga rekreationsvärden vilket kan vara en av orsakerna varför folk väljer att bosätta sig, eller besöka kommunen. Det som talar emot att Karlsborg håller på att utvecklas till en "hotspot" är att antalet inflyttare inte utmärker sig jämfört med övriga regionen. Kommuninvånarna har en förhållandevis hög medelålder och kommunen tycks inte lyckas attrahera invånare i åldersgruppen 0-45 år att stanna kvar. Särskilt svårt verkar det vara att locka kvinnor att stanna eller flytta till kommunen vilket i det längre perspektivet kan påverka nativiteten negativt.

### 5.8.3 Beräkning av Tobins Q

Enligt Bergers beräkningar var medelvärdet för Karlsborgs kommun 0,55 för året 2006 (Eskilsson 2008), vilket i praktiken betyder att nybyggnationer inte är lönsamma i kommunen. Eftersom värdet 0,55 endast beskriver det genomsnittliga värdet i Karlsborgs kommun syftar denna analys till att undersöka hur Q-värdet skiljer sig inom tätorten Karlsborg. Utifrån denna analys är ambitionen att kunna bestämma om det existerar några i mikrolägen inom orten som kan göra området intressant för nybyggnation. Genom att även registrera de områden med lågt Q-värde kan det också vara möjligt att identifiera områden som bör utvecklas vidare eller avvecklas.

Metoden för denna analys är beskriven i kapitel 4.2. Produktionskostnaderna per kvadratmeter är hämtade från SCB:s databas, och avgränsade till "länsregion II" som Karlsborg tillhör (SCB 2012d). Information om fastighetsförsäljningar inom tätorten är hämtade från Lantmäteriet (Lantmäteriet 2012). Analysen är tidsmässigt begränsad till åren 2008-2012 för att spegla utvecklingen för den senaste femårsperioden. Eftersom SCB presenterar produktionspriser för nyproducerade bostäder omkring 11 månader efter räknescapsår, fanns i januari 2013 ännu inga siffror för produktionspriser år 2012. Dessa produktionspriser är därför en uppskattad summa baserad på den genomsnittliga årliga uppgången mellan år 2008-2011.



● = Q-värde över 0,2    ● = Q-värde över 0,4  
● = Q-värde över 0,6    ● = Q-värde över 0,8

**(Figur 5.8.4a) Tobins Q i Karlsborgs kommun**  
baserad på fastighetsförsäljningar åren 2008-2012.



För att underlätta hantering av information i analysen har jag använt mig av tjänsten *Slutpriser* på hemsidan *Booli.se*. Denna tjänst, som är baserad på Lantmäteriets information om fastighetsförsäljningar, underlättar arbetet med att sortera data samt att bestämma dess geografiska position. Uppgifterna från *Booli.se* har sedan kontrollerats mot Lantmäteriets fastighetsregister.

#### 5.8.4 Tobins Q i Karlsborg

Undersökningen av fastighetsförsäljningar visar att det i Karlsborg finns tre områden som genererat Q-värden över 0,8 och som därmed skulle vara intressanta för nyproduktion. Gemensamt för dessa tre områden är att de ligger utanför centrum i ett sjönära läge (figur 5.8.4a).

I Karlsborg finns dessutom flera områden med Q-värden på 0.4 eller lägre (figur 5.8.4a). De flesta av dessa områden ligger i Norra skogen och detta kan delvis bero på att dessa bostadsområden är mindre attraktiva, men också på att det skett flest husförsäljningar inom stadsdelen och därför gör området överrepresenterat. Gemensamt för försäljningarna med låga Q-värden är emellertid att de ofta ligger en bit från vattnet.



(A) Bebyggelse i ett av Karlsborgs mikrolägen.



(B) Potentiellt framtida mikroläge i Hanken



**Figur 5.8.5a Mikrolägen för nybyggnation utifrån analys av Tobins Q**





(A) Villabebbyggelse längs mellangatan



(B) Bebyggelse inom fästningsområdet

(Figur 5.8.5b) Utvecklingsområden

### 5.8.5 Ställningstagande

Genom att analysera Tobins Q för åren 2008-2012 är det tydligt att det framför allt är kopplingen till vattnet som genererar höga marknadspriser. Förutom de tre mikrolägena finns det ytterligare två områden med liknande lägen som visar på Q-värden över 0.6 och båda har den nära kopplingen till vattnet som kännetecknar de övriga områdena. Jag anser därför att dessa områden kan betraktas som potentiella mikrolägen för nyproduktion (se föregående sida figur 5.8.5a)

I Karlsborg finns ett flertal områden med låga Q-värden i anslutning till dessa mikrolägen och som dessutom är centralt placerade med närhet till service, handel och kommunikationer (figur 5.8.5b). Jag anser att dessa områden har en stor potential att utvecklas till attraktiva bostadsområden som är intressanta att investera i för dem som söker en billigare bostad.



### 5.8.6 Potentiella mikrolägen

Området Äspenäset som nu är under uppförande omfattas inte av analysen eftersom den begränsats till åren 2008-2012. Byggnationen inom detta område kan dock i framtiden markera en ny nivå för fastighetspriserna inom tätorten Karlsborg. Den 7 januari 2013 fanns två husprojekt till försäljning i området. Utgångspriset för dessa hus är 25 168 kr/m<sup>2</sup> respektive 23 330 kr/m<sup>2</sup> (Hemnet 2013). Säljs dessa hus för utgångspriset skulle Q-värdet bli 0,99 respektive 0,92 baserat på ett uppskattat produktionspris per kvadratmeter på småhus för år 2012. Detta skulle innebära att även Äspenäset tillhör





*(Figur 5.8.6a) Mark som kan vara av intresse för nyproduktion.*



*(A) Enligt Översiktsplan 2020 finns det planer på att exploatera delar av område 1 mot Botten-sjön.*



*(B) Ny bebyggelse i Äspenäset*

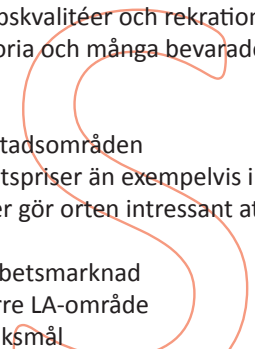
områden som är intressanta för nyproduktion. Med hänsyn till rådande prisnivå på fastigheter i tätorten anser jag dock att dessa projekt kan betraktas som övervärderade. För att eventuella köpare av dessa fastigheter ska kunna återfå sin investering i framtiden tror jag det är ytterst viktigt att prisutvecklingen i kommunen försätter som tidigare.

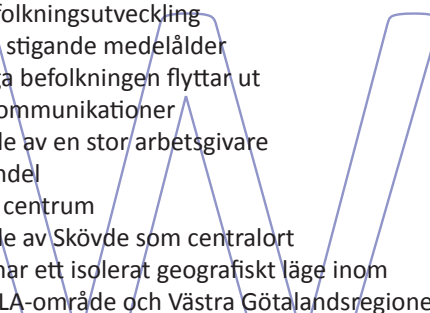
Om projektet Äspenäset lyckas bevisar det dock att tätorten är tillräckligt attraktiv för att det ska vara möjligt att anlägga helt nya bostadsområden som genererar höga Q-värden. Det kan därför vara av intresse att försöka identifiera tomtmark som kan lämpa sig för nyproduktion i framtiden. I analysen har obebyggda eller glestbebyggda områden lyfts fram. För att lämpa sig som tomtmark skall dock dessa områden innehålla samma kvaliteter som är tydliga i Äspenäset, det vill säga kontakt med vatten och god infrastruktur. Vidare måste hänsyn tas till de skyddsområden och områden med höga bullernivåer som presenteras i *Översiktsplan 2020*.

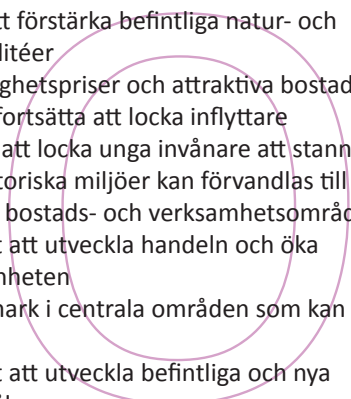
I analysen framträder ett antal områden med kvaliteter som påminner om de i Äspenäset (figur 5.8.6a). De ligger alla en bit från centrum i ett sjönära läge. Utifrån tankegångar de som beskrivs i kapitel 5.2 anser jag att en exploatering av framför allt område 1 inte är förenlig med en hållbar stadsplanering, och området bör därför inte bebyggas. Detta gäller även område 5 som utgör ett av stadens större grönområden.

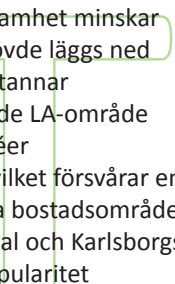
## 5.9 Karlsborgs roll inom Skövde LA-område

För att undersöka Karlsborgs roll och konkurrenskraft inom Skövdes LA-område använder jag mig av en så kallad SWOT-analys som presenteras i kapitel 3.3. Genom att analysera tätortens styrkor, svagheter, möjligheter och hot är det möjligt att beskriva Karlsborgs roll i regionen och även identifiera vilka kommuner som erbjuder samma kvalitéer och därmed konkurrerar om befolkningen. Analysen ger en samlad bild av Karlsborg, konstruerad utifrån föregående analyser.

- 
- Stora landskapskvalitéer och rekreativvärden
  - Rik kulturhistoria och många bevarade kulturmiljöer
  - Inflyttning
  - Attraktiva bostadsområden
  - Lägre fastighetspriser än exempelvis i Skövde
  - Stigande priser gör orten intressant att investera i
  - Nybyggnation
  - Balanserad arbetsmarknad
  - Ingår i ett större LA-område
  - Populärt besöksmål

- 
- Svag befolkningsutveckling
  - Hög och stigande medelålder
  - Den unga befolkningen flyttar ut
  - Dåliga kommunikationer
  - Beroende av en stor arbetsgivare
  - Svag handel
  - Otydligt centrum
  - Beroende av Skövde som centralort
  - Staden har ett isolerat geografiskt läge inom Skövde LA-område och Västra Götalandsregionen

- 
- Möjligt att förstärka befintliga natur- och kulturkvalitéer
  - Låga fastighetspriser och attraktiva bostadsområden kan fortsätta att locka inflyttare
  - Potential att locka unga invånare att stanna kvar.
  - Kulturhistoriska miljöer kan förvandlas till attraktiva bostads- och verksamhetsområden
  - Möjlighet att utveckla handeln och öka köptrogenheten
  - Mycket mark i centrala områden som kan bebyggas
  - Möjlighet att utveckla befintliga och nya besöksmål

- 
- Försvarsmaktens verksamhet minskar
  - Bussavgångarna till Skövde läggs ned
  - Skövdes utveckling avstannar
  - Andra orter inom Skövde LA-område erbjuder samma kvalitéer
  - Strandskyddet skärps vilket försvårar en utbyggnad av attraktiva bostadsområden.
  - Besöksmålen Göta Kanal och Karlsborgs fästning förlorar sin popularitet

### 5.9.1 Ställningstagande

Karlsborgs främsta kvalité är stadens läge mellan Vättern och botten-sjön vilket gör att vattnet är närvarande överallt. Många av städerna inom Skövde LA-område saknar tillgång till sjönära lägen och det gäller framför allt centralorten Skövde. Övriga städer som jag anser kan konkurrera om inflyttare med krav på sjönära lägen är Mariestad och Hjo. Medelpriset för ett småhus är något högre i Mariestad än Karlsborg, men Mariestad har fler invånare och erbjuder ett större utbud inom exempelvis handel, service och utbildningar. Enligt figur 5.9.1a ligger dessutom Mariestad närmare Skövde, och kommunikationerna och infrastrukturen är mer utbyggd. Hjo ligger liksom Karlsborg i den östra delen av Skövde LA-område och kan därmed konkurrera om de invånare som vill bosätta sig i denna del av regionen. Hjo ligger också närmare Skövde och fastighetspriserna är något lägre än i Karlsborg. Hjo är den stad förutom Karlsborg som jag tror har störst potential att utvecklas till en "hotspot" vilket gör att jag därmed anser att Hjo utgör den främsta konkurrenten för Karlsborg.



Förutom tillgången till sjönära lägen anser jag att de kulturhistoriska miljöerna runt Göta Kanal och Karlsborgs fästning utgör stora kvalitéer i Karlsborg och i dessa områden är det möjligt att skapa boendemiljöer som blir unika inom Skövde LA-område. I arbetet med att marknadsföra staden och ge den en särställning inom regionen tycker jag därför att kommunen bör satsa på sjönära lägen i kombination med kulturhistoriska miljöer.

Den svaga befolkningsutvecklingen i Karlsborg har bidragit till att staden idag tycks vara beroende av Skövde som centralort, vilket medför både positiva och negativa konsekvenser. Skövdes utveckling innebär att ett större utbud av exempelvis handel, utbildningar och kommunikationer finns inom ett rimligt pendlingsavstånd. De högre fastighetspriserna i Skövde medför också att det finns många potentiella husköpare som istället kan investera i en billigare bostad i Karlsborg. För att Karlsborg ska kunna fortsätta att utvecklas till en hotspot anser jag dock att det är nödvändigt att Skövdes utveckling fortsätter och att Skövde således kan fortsätta att fungera som ett draglok för regionen.



*(Figur 5.9.1a) Karlsborgs främsta konkurrenter om befolkningen inom Skövde LA-område*



## 5.10 Slutsats fallstudie

Som tidigare redovisats har Karlsborgs kommun haft en negativ befolkningsutveckling sedan 1960-talet, men i dagsläget är invånarantalet balanserat och Västra Götalandsregionens prognoser visar på att kommunen kommer att uppnå en befolkningsökning på 35 personer till år 2020. Trenden med sjunkande invånarantal kan därför sägas vara bruten även om den beräknade befolkningsutvecklingen är blygsam. Kommunens antagna framtidsstrategi *Vision 2020* har som målsättning att kommunens invånarantal ska vara över 7000 år 2020. Med hänsyn till den historiska befolkningsutvecklingen och de prognoser som regionen tagit fram anser jag att denna målsättning är orealistisk. *Översiktsplan 2020* är till skillnad från framtidsvisionen mer försiktig i antaganden om kommunens framtida befolkningsutveckling, och i de föreslagna utbyggnadsstrategierna betonas därför dess anpassningsbarhet till kommunens faktiska utveckling. Den exploateringsgrad som översiktsplanen föreslår vittnar dock om att den, liksom *Vision 2020*, har som utgångspunkt att kommunen kommer att uppnå en betydande tillväxt i framtiden.

*Översiktsplan 2020* är gjord i syfte att skapa en hållbar samhällsutveckling för kommunen. Utifrån gjord fallstudie bedömer jag att det är troligt att dessa mål kommer att kunna nås inom de utbyggnadsområden som föreslås. Dock anser jag att det är tveksamt om övriga delar av Karlsborg kommer att kunna uppnå en hållbar stadsutveckling om kommunen väljer att följa den antagna planen. De utbyggnadsstrategier som föreslås utgår från att utnyttja befintliga kvalitéer, men de bortser från möjligheten att utnyttja det stora fastighetsbestånd som redan byggts.

### 5.10.1 Ställningstagande

Rödesund som låg till grund för tätorten Karlsborg omnämns redan på 1200 -talet, men tätorten Karlsborg började växa i och med anläggandet av Göta Kanal i början av 1800 -talet. Orten får därför betraktas som relativt ung. Kanalbygget, uppförandet av Karlsborgs fästning och järnvägsförbindelsen till Skövde var tre avgörande händelser för tätortens utveckling. De tre anläggningarna har tillfört många kvalitéer till Karlsborg, men har också lett till att staden växt utifrån tre punkter, vilket gör att Karlsborgs centrum idag känns utspritt och otydligt. För att anläggningarna inte ska utgöra en barriär för Karlsborgs utveckling är det viktigt att aktivera dessa områden och väva in dem i stadsbilden.

Karlsborgs främsta kvalitet är den ständiga kontakten med vattnet, som tillsammans med rika kulturmiljöer bidrar till att skapa ett flertal attraktiva bostadsområden. Enligt analysen av Karlsborgs bostadsmarknad har kommunen stor potential att utvecklas till en "hotspot", vilket framför allt bekräftas av de stigande fastighetspriserna. För att tätorten ska kunna behålla denna särställning inom Skövde LA-område bör man dock göra ytterligare satsningar som lyfter fram tätortens främsta kvaliteter; det sjönära läget och de rika kulturmiljöerna.

Befolkningsprognoserna ger indikationer på hur många bostäder som kommunen beräknas behöva i framtiden, men för att göra realistiska strategier är det även viktigt att grunda beräkningarna på kommunens befolkningsstruktur. I Karlsborg är medelåldern högre än riksgenomsnittet och ortsanalysen har visat att medelåldern stiger årligen på grund av låga födelsetal. Enligt Rieniets i *Global Shrinkage* finns det

ett direkt samband mellan ökad medelinkomst och minskat barnafödande. I Karlsborg fall anser jag dock att den låga nativiteten huvudsakligen beror på stor utflyttning av framför allt unga kvinnor. En nyckelfaktor för kommunens arbete att förändra sin befolkningsstruktur är således att locka fler unga familjer att flytta in, men framför allt att lyckas få de unga att stanna kvar.

Karlsborg har expanderat till stor del på grund av Försvarsmaktens verksamhet. Dess särställning i tätorten, där beslut om förändringar får direkta följder för staden, bedömer jag försätta Karlsborg i en situation som liknar många städer i forna Sovjetunionen. En eventuell nedläggning av Försvarsmaktens verksamhet i Karlsborg skulle leda till omfattande konsekvenser för staden. Förmodligen skulle en del av de anställda kunna bo kvar i Karlsborg, och arbetspendla till exempelvis Försvarsmaktens anläggningar i Skövde. Men med största sannolikhet kommer en sådan nedläggning innebära att befolkningen minskar drastiskt.

Karlsborg har i sin *Översiktsplan 2020* klargjort en plan för en omfattande expansion, men på grund av stadens beroendeställning gentemot Försvarsmakten verksamhet, anser jag att kommunen bör ha en lika omfattande plan för en framtida tillbakabyggnad.

### 5.10.2 Utvecklingsstrategi för Karlsborg

Utifrån gjorda analyser har ett antal områden tagits fram som jag anser är viktiga i en hållbar utvecklingsstrategi för Karlsborg. Dessa områden är först och främst framtagna utifrån en analys av marknadsvärdet på fastigheter inom respektive område. Därefter har områdena anpassats till de slutsatser som framställts genom analyser av Karlsborgs: historiska utveckling, landskap och grönområden, kulturmiljöer, viktiga mötesplatser och verksamhetsområden samt infrastrukturer och kommunikationer. Områdena har delats upp i de fyra kategorierna mikrolägen, utvecklingsområden, kompletteringsområden och avvecklingsområden (se figur 5.10.2a):

*Mikrolägen:* Dessa områden uppvisar höga Q-värden och bör därför vara intressanta för nyproduktion. Eftersom en analys av Tobins Q baseras på genomförda försäljningar kan det inom dessa områden vara svårt att finna tomter för nyproduktion då mycket mark är upptagen av befintlig bebyggelse. Jag anser att man inom mikrolägen bör försöka förtäta bebyggelsen och uppmuntra till rivning i samband med nyproduktion. En förutsättning för rivningar är dock att det görs grundläggande inventeringar av rivningsobjekten, så att kultur- och identitetsbärande byggnader bevaras. Inom mikrolägen anser jag att kommunen bör spela en relativt passiv roll och undvika kostsamma stadsförnyelseprojekt. Det höga marknadsvärdet inom dessa områden beror ofta på stora naturkvaliteter. Ytterligare satsningar på exempelvis lekplatser eller grönområden anser jag då inte ha samma effekt som om dessa insatser görs i områden med mindre naturkvalitéer.

*Utvecklingsområden:* Inom dessa områden är Q-värdena för låga för att nyproduktion ska löna sig. De låga fastighetsvärdena innebär dock en stor potential eftersom de gör att fler har ekonomiska möjligheter att köpa. Prisskillnaden mellan dessa områden och mikrolägen innebär också att det finns en möjlighet att göra en vinst på sin investering. Inom utvecklingsområden anser jag att kommunen bör spela en aktiv roll och genomföra olika stadsförnyelseprojekt för att göra områdena mer attraktiva. Exempelvis kan kommunikationerna till området för-



(A) Avvecklingsområde i Södra skogen.



(B) Kompletteringsområde norr om Rödesunds torg



(C) Utvecklingsområde inom Karlsborgs fästning

bättras och kommunen bör satsa på att förstärka existerande naturkvaliteter eller skapa stråk till närliggande kvaliteter.

**Kompletteringsområden:** Enligt Anita Spetz på kommunens stadsbyggnadskontor finns det idag en stor efterfrågan på lägenheter i Karlsborg, vilket först och främst beror på Försvarmaktens omstrukturering från allmän värnplikt till yrkesarmé. Med hänsyn till framtida befolkningsutveckling tror jag dock att en omfattande utbyggnad av antalet lägenheter i Karlsborg kan innebära en risk för höga vakanstal i framtiden.

Viss nyproduktion av lägenheter kommer dock att vara nödvändiga i framtiden för att kunna erbjuda en varierad bostadsmarknad. I takt med att bostadsområdets popularitet ökar, kan det även uppstå intresse bland bostadsföretag att erbjuda olika boendeformer i Karlsborg. Precis som *Översiktsplan 2020* föreslår, tycker jag att eventuell nyproduktion av flerbostadshus i första hand bör uppföras runt Rödesund och bangårdsområdet. Jag anser också att kommunen bör spela en aktiv roll inom kompletteringsområden, bland annat genom det kommunala bostadsföretaget Karlsborgsbostäder. Förslagsvis kan kommunen inleda bebyggelsen på mindre attraktiva tomter, för att uppmuntra att bostadsbolag att bygga på de mer efterfrågade lägena.

**Avvecklingsområden:** Detta är områden som kännetecknas av låga Q – värden, samtidigt som dess geografiska lägen långt från centrum, gör att jag bedömer det svårt att integrera dem i en hållbar stadsplanering. Områdena saknar också många av de kvaliteter som är viktiga för att skapa attraktiva bostadsområden i Karlsborg, och därmed bör dessa inte ingå i de utpekade utvecklingsområdena. För att skapa underlag för mikro- och utvecklingsområden anser jag istället att kommunen bör planera för en framtida avveckling av dessa områden.

#### **(Figur 5.10.2a) Utvecklingsstrategi för Karlsborg.**

**Mikrolägen (blå):** Inom dessa områden bör kommunen spela en passiv roll men uppmuntra till ny- och ombyggnationer som kan stärka områdets attraktivitet.

**Potentiella mikrolägen (blå streckad):** Förutom Äspenäset består dessa områden till större delen av obebyggd mark. Höga kvaliteter i dessa områden gör att de kan vara aktuella för nybyggnation när behovet uppstår.

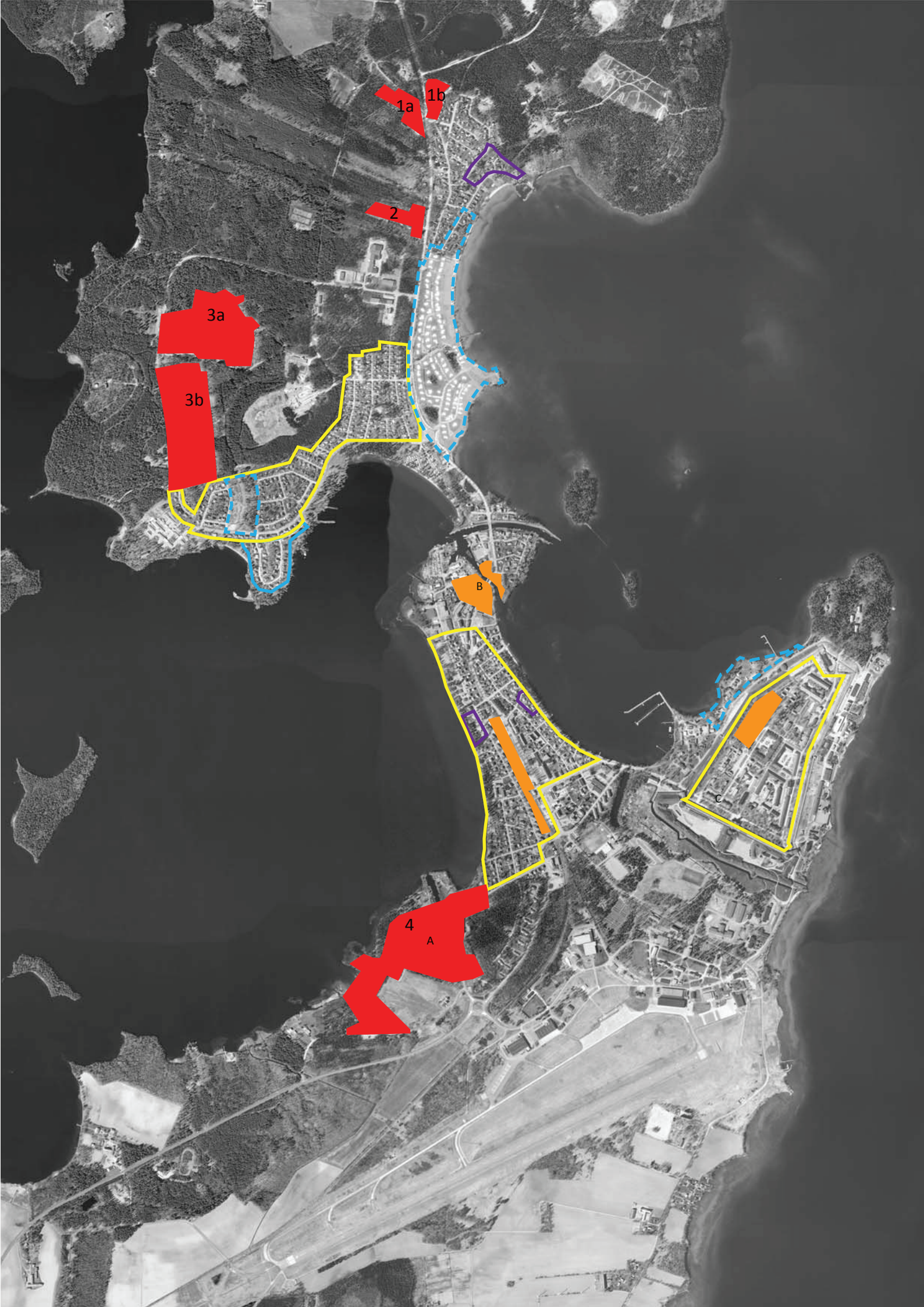
**Framtida mikrolägen (lila):** Bostadsområden med Q-värden över 0.6, kan vara aktuella för nybyggnation i takt med att områdets attraktivitet ökar.

**Utvecklingsområden (gult):** inom utvecklingsområdena bör kommunen arbeta aktivt för att öka områdets attraktivitet.

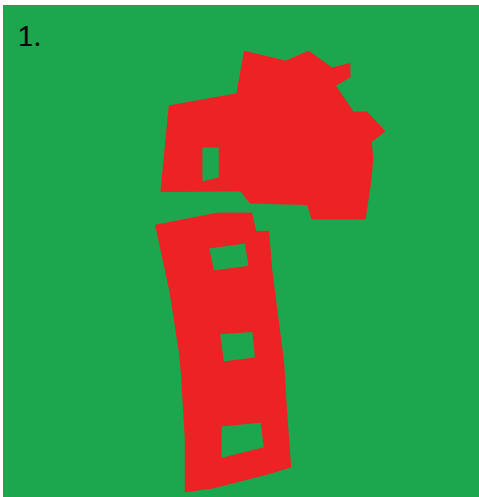
**Kompletteringsområden (orange):** Runt Rödesund bör kommunen satsa på en tätare bebyggelse för att förstärka centumbildningen. Bebyggelse på bangårdsområdet och inom fästningsområdet fyller hålrum i stadsbilden.

**Avvecklingsområden (röd):** Område 4 har en nära kontakt med vattnet vilket skulle kunna bidra till höga q-värden. Bostadsbeståndet området består emellertid till större del av flerbostadshus vilka jag anser kan vara aktuella att avveckla om det uppstår stora vakanser i framtiden. Detta gäller även de fastigheter inom område 1b och 3a som ägs av det kommunala bostadsföretaget Karlsborgshem.

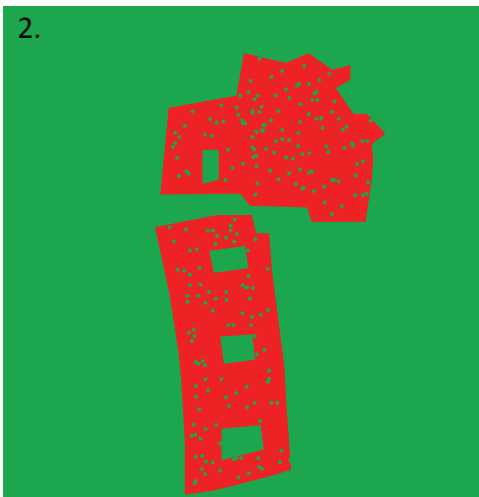




1.



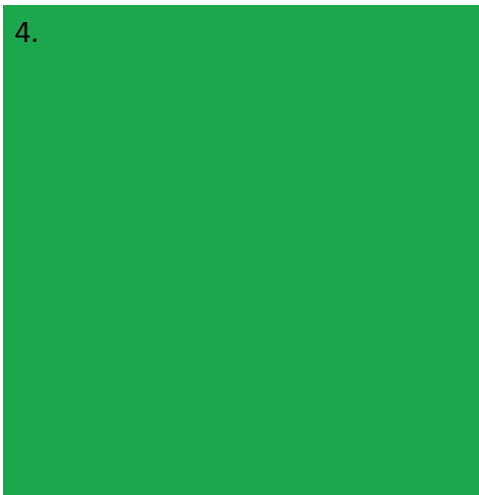
2.



3.



4.



### 5.10.3 Grön utvecklingsstrategi för Karlsborg

I arbetet med att göra utvecklingsområdena mer attraktiva anser jag att anläggande av nya eller en förstärkning av befintliga grönstrukturer bör genomföras. Genom att anlägga nya stråk kan områden kopplas närmare kvaliteter som exempelvis vattnet eller kulturhistoriska miljöer. Stråken kan också bidra till att integrera bostadsområden med varandra för att på så sätt skapa en mer sammanhållen stad. Längs med dessa stråk bör olika aktiviteter anläggas för att skapa nya mötesplatser för invånarna. Skiftningar mellan olika natur- och gatukaraktärer kan bidra till att göra resan längs stråken till en större upplevelse, liksom en variation av belysning och doftande växtmaterial

I natur- och landskapsanalysen registrerades ett antal landskapskaraktärer som omger Karlsborg. De karaktärer som omger avvecklingsområdena anser jag bör användas för att fylla det tomrum som bebyggelsen lämnar efter sig. Område 1-3 är alla omgivna av skog, och därför tycker jag att det är den landskapskaraktär som bör ersätta dessa områden. Område 4 gränsar till viss del till slättlandskapet, men eftersom även detta bostadsområde till större delen är omgivet av skog, bedömer jag att denna landskapskaraktär bör tillämpas även där (se figur 5.10.3b)

För att skapa en mer naturlig övergång från bebyggelse till naturlandskap, anser jag att planteringen av skog bör ske på ett tidigt stadium. På så sätt får träden tid att växa sig stora innan bebyggelsen försvinner. Detta är också en metod för att förbättra livsmiljön för de som bor kvar under processens gång, då grönskan kan ha en rumsbildande roll och fylla de hålrum som enskilda fastigheter lämnar efter sig. I Figur 5.10.3c ger jag exempel på hur område 3a-3b genom tre steg kan övergå från villakvarter till skogsområde.

**(Figur 5.10.3c) Övergång från bebyggelse till skog**

1. Område 3a-3b idag. Tätt tallskog omger bebyggelsen. Grönområden finns även inom kvarteren.

2. Kommunen genomför planteringar i bostadsområdet. Privatpersoner uppmuntras att förstärka grönskan på sina tomter.

3. Tallskogen fungerar som rumsbildande element och fyller de hålrum som bebyggelsen lämnar efter sig.

4. Bebyggelsen är avvecklad och området har övergått till sitt "ursprung".

**(Figur 5.10.3b) Grön strategi för Karlsborg.** Nya och förstärkta grönstrukturer bidrar till göra utvecklingsområden mer attraktiva, och skapar samtidigt ett rörelsemönster som binder ihop stadens olika delar. Längs med stråken anläggs aktiviteter som exempelvis lekplatser eller bollplaner, vilka skapar nya mötesplatser för invånarna.

I Norra skogen, Hanken och Södra skogen ersätter tallskog den bebyggelse som avvecklas, och staden återgår till sitt "ursprung".





#### 5.10.4 Framtidsvision Karlsborg år 2050

Baserad på redovisad utvecklingsstrategi har ett framtidsscenario formulerats som visar hur Karlsborg kan komma att se ut i framtiden:

*År 2050 har befolkningen i Karlsborgs kommun minskat till 5500 invånare. Försvarsmaktens omfattande besparingar har inneburit att andelen anställda halverats, och arbete har inletts för en avveckling av verksamheten i Karlsborg. Antalet invånare i centralorten har dock ökat till drygt 4500. Detta beror delvis på satsningar på olika boendeformer nära vattnet, men också på att gamla kvarter fått en renässans på grund av kommunens investeringar i en utvecklad grönstruktur. De flesta av inflyttarna kommer från kommunens övriga samhällen, men Karlsborg har genom sitt sjönära läge, även lyckats attrahera familjer från omgivande kommuner att flytta till orten.*

*Arbetspendlingen till Skövde och Tibro har ökat sedan väg 49 byggts om till en mötesfri 2+1 väg, vilket minskade restiden till Skövde med bil till 35 minuter. De flesta som arbetspendlar reser dock med buss, och till Skövde finns ett 40-tal avgångar per dygn.*

*Äspenäset har bebyggts enligt de ursprungliga planerna, och nyproduktion har sedan en tid tillbaka koncentrerats till fästningsområdet. Här har stadsvillor fogats in bland den befintliga bebyggelsen och nya stråk skapats ner till vattnet. En del av de byggnader som frigjorts efter Försvaret har byggts om till lägenheter, och planer finns nu på att inrätta en teknikpark i övriga fastigheter.*

*Bangårdsområdet har bebyggts med radhus, men resterna av det gamla spåren finns fortfarande kvar i det grönområde som skapats mellan husen. Framför Järnvägsstationen har ett torg uppförts som en viktig länk i stråket mellan Vättern och Bottensjön. Ombyggnaden av Storgatan har förbättrat stadsmiljön runt Rödesunds torg, och gatan kantas nu av radhus och mindre hyresfastigheter. Flera byggnader har butiker i bottenplanet för att tillgodose invånarnas behov.*

*Tallskogen har växt till sig i både Norra- och Södra skogen. Av den gamla bebyggelsen finns nästan ingenting kvar...*





## 6. Slutsats

### 6.1 Ortsanalys

För att uppnå en hållbar stadsplanering bör de mikrolägen och utvecklingsområden som pekas ut genom en analys av Tobins Q bebyggas med hänsyn till befintliga strukturer och stadens identitet och historia. I min mening bör en omstrukturering betraktas som ett nytt kapitel i stadens historia istället för ett steg tillbaka. Därför måste planering ske med förståelse för hur staden fungerar och vilka värden som finns. Jag anser därför att det är nödvändigt att inleda omstruktureringen med en ortsanalys för att förstå hur staden fungerar och vilka värden som finns. Ortsanalysen kan också bidra till att sprida denna kunskap, vilket underlättar arbetet med att skapa gemensamma mål för den krympande staden.

Ortsanalysen har gjorts med ändamålet att skapa en grund för ett fortsatt arbete med att omstrukturera krympande städer. I nästa steg bör mer djupgående analyser av exempelvis den aktuella ortens näringsliv, handel och stadsliv ingå. För att utföra detta arbete krävs ett lokalt deltagande från flera parter och det bör finnas en möjlighet för intresserade att uttrycka sina åsikter om hur orten bör förändras. En ortsanalys bör vara ett omfattande arbete där olika grupper utreder tätortens situation och förutsättningar. Eftersom det ska vara ett offentligt dokument, tillgängligt för alla kommunens invånare, anser jag dock att en förenklad version kan publiceras. Exempelvis bör ett sådant dokument inte vara lika omfattande som den ortsanalys som utförts i denna uppsats. Dock bör resultaten från analyserna framgå på ett tydligt sätt, för att förmedla fakta som en eventuell utvecklingsstrategi grundar sig på.

Analysmodeller från *Veileder Stedsanalyse* (1993) och *Lär känna din ort!* (2006) har använts för att skapa en utgångspunkt för ortsanalysen. För att anpassa den till krympande städer har sedan ett antal parametrar tillförts som syftar till att ligga till grund för en utvecklingsstrategi för krympande städer i Sverige. Baserat på de studier som redovisats bedömer jag att den strategi som förordats är den som har störst potential att lyckas i svenska städer, och jag tror även att den tillämpas utanför landets gränser. Eftersom det huvudsakligen är norska och svenska ortsanalyser som presenteras i denna uppsats, anser jag att analysmodeller från övriga delar av världen bör studeras i det fortsatta arbetet med att utveckla strategier för krympande städer.

### 6.2 Utvecklingsstrategi för krympande städer

Denna uppsats har påtalat vikten av att göra realistiska framtidsbedömningar för tätortens framtid, och skapa en hållbar stadsutveckling utifrån en sådan prognos. Befolkningsminskningen medför flera negativa konsekvenser vilket innebär att krympande städer måste vidta strategier för att öka eller balansera antalet invånare. Det pågående flyttningsmönstret mot större och färre urbana områden, innebär dock att de flesta tätorter i Sverige i framtiden kommer att befinna sig utanför dessa regioner och därmed fortsätta att förlora invånare. För krympande städer gäller det att hushålla med den befolkning de har kvar för att klara de verksamheter som de enligt lag är skyldiga att erbjuda invånarna.



Sedan början av 1980-talet har de huvudsakliga motiven till flytt gått från försörjningsmöjligheten till möjligheten att skapa sig en bättre livsmiljö. Utifrån denna trend har denna uppsats förordat skapandet av attraktiva bostadsområden som den lämpligaste planeringsstrategi för krympande städer i Sverige. Genom att åstadkomma riktade flyttningar och samla den spridda befolkningen anser jag att det är möjligt att effektivisera kommunens verksamheter, och samtidigt uppnå en hållbar stadsplanering.

Många krympande städer kännetecknas av svaga och ensidiga bostadsmarknader, och låga marknadspriser gör nyproduktion olönsam. En tillväxt av bostadsmarknaden tycks framför allt vara möjlig i tätorter som är eller visar potential att utvecklas till en "hotspot". Jag anser ändå att det är viktigt att skapa en nyansering av bostadsmarknaden i krympande städer, för att på så sätt kunna upprätta en strategi för hur den kan utvecklas. För att identifiera de mikrolägen där nyproduktion kan bli lönsam och utvecklingsområden som är intressanta att investera i, har den ekonomiska indikatorn Tobins  $q$  använts för att värdera bostadsområden i staden. I områden med  $q$ -värden över 0.8 och i viss mån 0.6, bedömer jag att nyproduktion borde vara lönsam. Inom dessa mikrolägen anser jag att kommunen bör spela en passiv roll samtidigt som den uppmuntrar nyproduktion och förtätningar av bebyggelsen. Mikrolägen innehåller ofta stora kvaliteter som exempelvis sjöutsikt, vilket gör att kommunen inte behöver göra ytterligare insatser för att områdets marknadsvärde ska behållas. Svaga bostadsmarknader kan locka med låga fastighetspriser vilket gör det möjligt för fler att investera. I uppsatsen har även områden som anses ligga i attraktiva områden, men med  $Q$ -värden mellan 0.2 - 0.6 lyfts fram som intressanta utvecklingsområden. Inom dessa områden föreslås kommunen spela en mer aktiv roll och göra investeringar i exempelvis kommunikationer eller grönområden. Utvecklingsområden kan därmed vara intressanta att investera i eftersom ökande marknadspriser ökar chansen till potentiell vinst på investeringen.

Ortsanalysen har gjorts i syfte att identifiera ett antal områden som kommunen bör satsa på för att uppnå en hållbar stadsutveckling. Detta medför att det även finns bostadsområden som kommunen inte bör prioritera. Detta kan vara områden med höga  $Q$ -värden som genom sina kvaliteter bör "klara sig själva", det kan också vara områden med låga  $Q$ -värden och som inte anses ingå i en hållbar stadsutveckling. I Karlsborg var det framför allt bostadsområden i Norra Skogen som anses aktuella för en framtida avveckling. Bostäderna är byggda under det så kallade "miljonprogrammet" då en stor del av de svenska städerna upplevde en stark utbyggnad. I Karlsborgs fall skedde utbyggnaden i Norra skogen trots att staden hade haft en negativ befolkningsutveckling sedan 1960-talet. Vid ortsanalyser av krympande städer i Sverige anser jag att bostadsområden från åren 1965-75 kan vara särskilt intressanta vid en undersökning av Tobins  $Q$ . Jag tror också att det kommer att vara dessa område som först kommer att vara aktuella för en eventuell avveckling.

Att en kommun väljer bort vissa områden kan beskrivas som orättvist eftersom alla kommuninvånare betalar skatt och därmed bör erhålla lika stor tillgång till service och kommunala anläggningar. För att möta de problem som befolkningsminskningen medför anser jag det dock berättigat att kommunen gör vissa prioriterade satsningar, eftersom det syftar till att skapa en hållbar stadsutveckling på längre sikt.



I denna uppsats har jag förespråkat att de områden som avvecklas bör ersättas av den landskapskaraktär som omger området. Eftersom bebyggelsen har uppstått i landskapet, anser jag det naturligt att området återgår till sitt "ursprung" då bebyggelsen försvunnit. När kommunen bestämt sig för vilka områden som bör avvecklas bör de agera på ett tidigt stadium och förbereda marken för en övergång till naturlandskap. Genom att förstärka grönstrukturen och låta den spela en rumsbildande roll, förbättrar man även livsmiljön för de som bor kvar i området under processens gång.

Utgångspunkten för detta examensarbete var min kandidatuppsats, där jag förordar att "tillbakabyggnad" är den metod som bör tillämpas i krympande städer. Genom den utvecklingsstrategi som presenterats i denna uppsats anser jag frågan besvarad för hur en sådan tillbakabyggnad kan genomföras, samtidigt som krympande städer kan uppnå en hållbar stadsutveckling. Även om jag bedömer detta vara den lämpligaste strategin att genomföra, bör den inte betraktas som en helhetslösning för att möta de problem som befolkningsminskning medför. Ytterligare satsningar bör genomföras för att exempelvis förbättra näringslivet och knyta orten till en större arbetsmarknad. För att förstå hur sådana satsningar påverkar orten, och för att undvika dyra felinvesteringar, anser jag att alla projekt bör föregås av en ortsanalys.



## 7. Slutord

Med hänsyn till pågående flyttningsmönster som koncentreras till ett antal begränsade regioner i Sverige, anser jag att framtiden ser osäker ut för de tätorter i Sverige som står utanför dessa regioner. Även om många orter troligtvis kommer att stå inför någon form av stagnation, kan vi inte utgå från att dessa orter har sin framtid bakom sig. Sverige skulle förlora en stor del av sin identitet och kulturarv om inte hela landet får leva. Dessa orter är ett hem och en viktig plats för de som bor kvar, för alla de som flyttat därifrån och för de alla de som vill behålla den rika variation av natur- och stadskaraktärer som finns i vårt land idag.

För att även krympande städer ska betraktas som en del av Sveriges framtid, har i denna uppsats förespråkats en utvecklingsstrategi som ska locka inflyttare till orten eller effektivisera kommunstrukturen genom uppförande av attraktiva bostadsområden. Om den föreslagna strategin tillämpades skulle det innebära att Sverige kan stå inför ett nytt "miljonprogram", inom vilket man väljer att förändra och minska det befintliga bostadsbeståndet istället för att utöka det. Ett sådant program bör vara av intresse för en stor del av Sveriges näringsliv eftersom det skulle innebära omfattande satsningar inom framför allt bostadsbyggande och infrastruktur. Jag anser därför att krympande städer bör betraktas som en betydligt intressantare marknad än vad den gör idag.

Avveckling av bostadsområden kommer att väcka starka känslor bland kommuninvånarna, men jag bedömer att detta kommer att bli en nödvändig åtgärd i många svenska städer för att mildra de problem som befolkningsminskningen medför. Genom information och olika projekt tror jag kommunen kan spela en viktig roll för att skapa en mer positiv inställning till avvecklingsområden. Kanske kan de boende erhålla bidrag för att förstärka grönstrukturen på sina tomter? Kanske kan ett avvecklingsområde bli aktuellt för en framtida bomässa under temat "tillbaka till naturen"?

Hur avvecklingsområden ska behandlas ur ett ekonomiskt perspektiv besvaras inte i denna uppsats, utan förblir en viktig fråga att undersöka i framtiden. Vakanta bostäder som ägs av kommunala eller privata bostadsföretag anser jag kan avvecklas för att undvika förluster. Q-värdet på fastigheter i avvecklingsområden är relativt lågt, men innebär ändå en betydande ekonomisk förlust för alla privata småhusägarna. Dessutom kommer det uppstå problem då värdet på deras fastigheter sjunker till följd av kommunens prioriteringar på andra områden. Kanske kan det i framtiden bli aktuellt med statliga stöd för att ersätta fastighetsägare? Kanske kan kommunen erbjuda gratis tomtmark i attraktiva bostadsområden?

Befolkningsminskningen innebär ekonomiska påfrestningar för kommunen när antalet skattebetalare blir färre. Omstruktureringar av tätorten som denna uppsats föreslår kan därför vara svåra att genomföra i många krympande städer. De kommunala insatserna anser jag framför allt bör ske inom de utpekade utvecklingsområdena. Med hjälp av olika projekt kan befintliga bostadsområden göras mer attraktiva, vilket i sin tur kan locka privata aktörer att investera.

I mina studier till landskapsarkitekt har jag tagit del av de kostnads-

effektiva metoder som landskapsarkitekturen kan bidra med för att förbättra stadsmiljön. Därmed anser jag att kommunerna i ett inledande skede bör undvika att satsa på kostsamma investeringar i byggnader. Istället bör fokus ligga satsa på att förstärka befintliga kvaliteter genom en utveckling av grönstrukturen och tillägg i gatumiljön. Det handlar helt enkelt om att ta tillvara på det man har, för *så fort när allt försvinner, imorgon är en annan dag.*



## 8. Källförteckning

- Amcoff, J. (2004). *Befolkningsförändringar kring år 2000*. I: U.B. Strömberg (red.), *Att leva med befolkningsförändringar – demografiska utmaningar och kommunernas handlingsutrymme* (s. 49-64). Åjour en serie kunskapsöversikter från Svenska kommunförbundet, nr 9. Stockholm: Svenska kommunförbundet
- Andersson, R. (2000). *Varför flyttar man?* I: Integrationsverket (red.) *Hemort Sverige* (s. 50-65). Norrköping: Board of Integration
- Baldersheim, H. (2003). *Demokratins geografiska gränser: en antologi om storlek, demokrati och effektivitet*. Stockholm: Svenska kommunförbundet
- Beyer, E. (2005) *Postsocialism: Russia*. I: P. Oswalt (red.), *Shrinking Cities Vol. 1 - International research* (s. 74-77). Ostfildern: Hatje Cantz Verlag
- Booli. (2012). *Slutpriser Karlsborg*. Tillgänglig på Internet: <http://www.booli.se/slutpriser/parhus/radhus/kedjehus/villa/karlsborg/1707/> [Hämtad 13.01.07]
- Boverket. (2012). *Bostadsmarknaden 2012-2013 – med slutsatser från bostadsmarknadsenkäten 2012*. Karlskrona
- Boverket. (2004). *Hållbara städer och tätorter i Sverige – förslag till strategi*. Karlskrona
- Boverket. (2006). *Lär känna din ort! -metoder att analysera orter och stadsdelar*. Karlskrona
- Boverket. (2005). *Är regionförstoring hållbar?*. Karlskrona
- Eskilsson, M. (2008). *Här lönar det sig att bygga*. Byggahus.se. Tillgänglig på Internet: <http://www.byggahus.se/artiklar/har-lonar-det-sig-att-bygga> [Hämtad 13.01.07]
- Fishman, R. (2005) *Suburbanization: USA*. I: P. Oswalt (red.), *Shrinking Cities Vol. 1 - International research* (s. 66-73). Ostfildern: Hatje Cantz Verlag
- Florida, R. (2006). *Den kreativa klassens framväxt*. Uddevalla: Daidalos
- Glesbygdverket. (2007). *Kartläggning av strategier för att öka befolkningen i kommuner och regioner*. Östersund
- Hemnet. (2013). *Villa, Karlsborgs kommun*. Tillgänglig på Internet: <http://www.hemnet.se> [Hämtad 13.01.07]
- Karlsborgs kommun. (1992). *Kulturmiljövård Karlsborgs kommun*. Karlsborg
- Karlsborgs kommun. (2012b). *Vision 2020 – vår vägvisare in i framtiden. Karlsborgs kommun*. Tillgänglig på Internet: <http://www.karlsborg.se/sv/Start/Kommunen/Vision-2020/> [Hämtad 12.12.18]
- Karlsborgs kommun. (2012c). *Översiktsplan 2020 Karlsborgs kommun. Karlsborgs kommun*. Tillgänglig på Internet: <http://www.karlsborg.se/>

Start/Bygga-bo--miljo/Kommunens-planarbete/Oversiktsplan/Samrad-for-oversiktsplan/ [Hämtad 12.12.18]

Korpi, M. (2004). *En möjlig svensk befolkningsframtid*. I: U.B. Strömberg (red.), *Att leva med befolkningsförändringar – demografiska utmaningar och kommunernas handlingsutrymme* (s. 25-48). Åjour en serie kunskapsöversikter från Svenska kommunförbundet, nr 9. Stockholm: Svenska kommunförbundet

Lantmäteriet. (2012). *Fastighetsregistret*. Lantmäteriet. Tillgänglig på Internet: <http://www.lantmateriet.se/Fastigheter/Fastighetsinformation/Fastighetsregistret/> [Hämtad 12.12.08]

Miljøvernsdepartementet. (1993). *Veileder Stedsanalyse – innhold og gjennomføring*. (1993). Oslo: Dep. ISBN 82-7243-958-6

Nutek. (2007). Regionförstoring 2007:1. Stockholm

Munck, R. (2005) *Deindustrialization: Britain*. I: P. Oswalt (red.), *Shrinking Cities Vol. 1- International research* (s. 49-55). Ostfildern: Hatje Cantz Verlag

Rieniets, T. (2005) *Global Shrinkage*. I: P. Oswalt (red.), *Shrinking Cities Vol. 1 International research* (s. 20-34). Ostfildern: Hatje Cantz Verlag

Rödesund-Wanäs Hembygdsförening. (1998). *Rödesund mellan Udenäs & Mölltorp*. Skara. Solveigs Tryckeri.

Rödesund-Wanäs Hembygdsförening. (2000). *Rödesund – det civila Karlsborg*. Skara. Solveigs Tryckeri.

Rödesund-Wanäs Hembygdsförening. (2002). *Rödesund växer vidare*. Skara. Solveigs Tryckeri.

Rödesund-Wanäs Hembygdsförening. (2004). *Rödesund blir Karlsborg*. Skara. Solveigs Tryckeri.

Sika rapport. (2007). Samverkan kring regionförstoring – redovisning av ett regeringsuppdrag 2007:1. Stockholm 2007

Larsson, A-K. (red) (1986). *Karlsborgs kommun – kulturhistorisk inventering*. Skara, Skaraborgs Länsmuseum.

Statens Bostadskreditnämnd. (2011). *Analys av utvecklingen på svaga bostadsmarknader – bilaga till budgetunderlag 2012-2014*. Karlskrona

Statistiska Centralbyrån. (2012a). *Befolkningsstatistik*. Statistiska Centralbyrån. Tillgänglig på Internet: [http://www.scb.se/Pages/Product\\_\\_\\_\\_25785.aspx](http://www.scb.se/Pages/Product____25785.aspx) [Hämtad 13.01.11]

Statistiska Centralbyrån. (2012b). *Fastigheter och lagfarter 2011*. Statistiska Centralbyrån. Tillgänglig på Internet: [http://www.scb.se/Pages/TableAndChart\\_\\_\\_\\_139523.aspx](http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____139523.aspx) [Hämtad 12.12.08]

Statistiska Centralbyrån. (2012d). *Statistikdatabas*. Statistiska Centralbyrån. Tillgänglig på Internet: [http://www.scb.se/Pages/SSD/SSD\\_Tree-View\\_\\_\\_\\_340478.aspx](http://www.scb.se/Pages/SSD/SSD_Tree-View____340478.aspx) [Hämtad 12.12.04]

Statistiska Centralbyrån. (2012e). *Sveriges befolkning 2011: Minskat barnafödande 2011*. Statistiska Centralbyrån. Tillgänglig på Internet: [http://www.scb.se/Pages/PressRelease\\_\\_\\_\\_331064.aspx](http://www.scb.se/Pages/PressRelease____331064.aspx) [Hämtad 12.12.04]

Statistiska Centralbyrån. (2012f). *Svensken flyttar i snitt elva gånger*. Statistiska Centralbyrån. Tillgänglig på Internet: [http://www.scb.se/Pages/Article\\_\\_\\_\\_340535.aspx](http://www.scb.se/Pages/Article____340535.aspx) [Hämtad 12.12.04]

Statistiska Centralbyrån. (2012g). *Tätorter 2010 - bebyggelsestruktur*. Statistiska Centralbyrån. Tillgänglig på Internet: [http://www.scb.se/Pages/PressRelease\\_\\_\\_\\_331129.aspx](http://www.scb.se/Pages/PressRelease____331129.aspx) [Hämtad 12.12.04]

Sundling, L. Ylander, P-G. Karlsborgs kommun. (1976). *Förslag till områdesplan för Hanken, Norra skogen och Svanvik*. Mariestad

Sundström, B. & Tingvall, L. (2006). *Färre kommuner? – om små kommuners problem och utmaningar*. Stockholm: Ansvarskommitténs skriftserie ISSN 1653-5502

Sveriges kommuner och landsting. (2009). *Om kommuner*. Sveriges kommuner och landsting. Tillgänglig på Internet: [http://www.skl.se/kommuner\\_och\\_landsting/om\\_kommuner](http://www.skl.se/kommuner_och_landsting/om_kommuner) [Hämtad 12.09.14]

Westholm, E. (2004). *Dynamik i långsamma landskap*. I: U.B. Strömberg (red.), *Att leva med befolkningsförändringar – demografiska utmaningar och kommunernas handlingsutrymme* (s. 9-24). Åjour en serie kunskapsöversikter från Svenska kommunförbundet, nr 9. Stockholm: Svenska kommunförbundet

WSP Analys och Strategi. (2011). *Köpa eller bygga nytt? – Tobins Q och tillgänglighet i Örebro län*. Rapport 2011:3. Dnr: 10-257.

Västra Götalandsregionen. (2012a). *Karlsborgsbanan - Potential för framtida gods- och persontransporter*. Göteborg: Regionutvecklingssekreteriatets rapportserie 2012:4

Västra Götalandsregionen. (2012b). *Statistikdatabas för Västra Götaland*. Västra Götalandsregionen. Tillgänglig på Internet: <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startsida/Regionutveckling/Publikationer-statistik/Fakta-och-statistik/Statistikdatabas/> [Hämtad 12.10.31]

Västsvenska Turistrådet. (2012). *Gästnattsstatistik*. Västsvenska turistrådet. Tillgänglig på Internet: <http://www.vastsverige.com/sv/vastsvenska-turistradet/Fakta--Statistik/Artiklar/Gastnattsstatistik1/> [Hämtad 12.12.12]

## Icke publicerat material

Muntlig källa: Anita Spetz, Karlsborgs kommun

## Figurer

Satellitfoton och kartor är om inget annat anges hämtade från Lantmäteriet: © Lantmäteriet, i2012/901, och sedan bearbetade av författaren.

Statistiska Centralbyrån. (2012c). *Statistikatlasen*. Statistiska Centralbyrån. Tillgänglig på Internet: [http://www.scb.se/Kartor/Statistikatlas\\_42\\_KN\\_201212/index.html#story=0](http://www.scb.se/Kartor/Statistikatlas_42_KN_201212/index.html#story=0) [Hämtad 13.01.11]

Figurer är om inget annat anges gjorda av författaren.

Fotografier är tagna av författaren.



